

# RIGASCHE ZEITSCHRIFT FÜR RECHTSWISSENSCHAFT

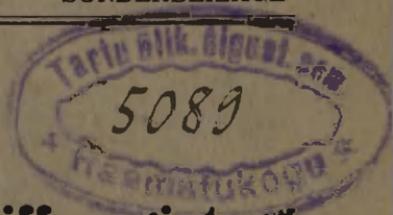
---

X. JAHRGANG

1937

SONDERBEILAGE

---



## Die Bedeutung des Schiffsregisters

nach

lettländischem Recht

Von

Dr. jur. Hermann v. Samson-Himmelstjerna  
Rechtsanwalt in Riga

R I G A 1937

---

DRUCK U. VERLAG AKT.-GES. „ERNST PLATES“, M. MONĒTU IELĀ 18

**RIGASCHE ZEITSCHRIFT**  
FÜR  
**RECHTSWISSENSCHAFT**

---

X. JAHRGANG

1937

SONDERBEILAGE

---



**Die Bedeutung des Schiffsregisters**

nach

**lettländischem Recht**

Von

Dr. jur. Hermann v. Samson-Himmelstjerna

Rechtsanwalt in Riga

R I G A 1937

---

DRUCK U. VERLAG AKT.-GES. »ERNST PLATES«, M. MONĒTU IELĀ 18

Meinen Eltern

Es ist mir ein Bedürfnis an dieser Stelle für die vielen Anregungen zu danken, die mir von meinen verehrten Lehrern, Herrn Geheimem Hofrat Prof. Dr. Dr. h. c. Ernst Jaeger-Leipzig und Herrn Senator Prof. Dr. August Loeber-Riga zuteil geworden sind. Gleichermassen habe ich Herrn cand. jur. Karl Meinerts, dem Leiter der Schiffahrtsabteilung des Seedepartements im Lettländischen Finanzministerium und meinem Vater für ihre wertvollen Hinweise aufrichtig zu danken.

**Der Verfasser.**

# I N H A L T.

	Seite
Abkürzungen . . . . .	6
Literatur, Rechtssprechung . . . . .	7—8
<b>I. Begriff und Begrenzung der Aufgabe . . . . .</b>	<b>9</b>
<b>II. Geschichtliches:</b>	
1. Allgemeines . . . . .	9
2. Besonderheiten im lettländischen Rechtsgebiet . . . . .	12
<b>III. Das Schiffsregister:</b>	
1. Die einschlägigen Vorschriften . . . . .	16
2. Das Wesen des Schiffsregisters . . . . .	18
3. Die Registerbehörde . . . . .	20
4. Voraussetzungen der Registrierung . . . . .	22
5. Der Inhalt des Schiffsregisters . . . . .	25
<b>IV. Die Bedeutung in öffentlichrechtlicher Hinsicht . . . . .</b>	<b>31</b>
Insbesondere: der Heimathafen . . . . .	33
<b>V. Die Bedeutung in privatrechtlicher Hinsicht:</b>	
1. Vermutung und öffentlicher Glaube . . . . .	35
A. Die Rechtslage:	
a) Das Wesen der Eintragung . . . . .	35
b) Vermutung . . . . .	39
c) Öffentlicher Glaube . . . . .	40
B. Die Tatsachenlage . . . . .	41
2. Das Eigentumsrecht . . . . .	41
3. Die Schiffshypothek:	
A. Das Wesen der Schiffshypothek . . . . .	43
a) Abhängigkeit von der Forderung . . . . .	44
b) Die gesicherte Forderung . . . . .	44
c) Gegenstände der Schiffshypothek . . . . .	46
d) Surrogate der Schiffshypothek . . . . .	48
e) Die Haftung des Schiffseigentümers . . . . .	49
B. Entstehung der Schiffshypothek . . . . .	50
C. Übertragung . . . . .	52
D. Erlöschen . . . . .	54
E. Zwangsgemässe Schiffshypothek . . . . .	56
<b>VI. Die Bedeutung im Vollstreckungsverfahren . . . . .</b>	<b>57</b>
1. Zwangssicherung . . . . .	58
2. Bevorzugtes Zugriffsrecht . . . . .	60
3. Zwangsbefriedigung . . . . .	61
A. Zwangsgemässe Eintragung und Herausgabe . . . . .	61
B. Zwangsversteigerung . . . . .	62
Insbesondere: Der Verteilungsplan . . . . .	65
4. Konkurs . . . . .	67
<b>VII. Löschung des Schiffes aus dem Register:</b>	
1. Voraussetzungen . . . . .	71
2. Bedeutung . . . . .	73
<b>VIII. Die Schiffspart . . . . .</b>	<b>74</b>
A n l a g e n:	
I. Die Schiffsobligation im Rechtsverkehr . . . . .	77
II. Formular des Registerblattes . . . . .	78

### ABKÜRZUNGEN \*).

GBI	Gesetzblatt.
Kom. Prot.	Kommissionsprotokolle, s. unter Gesetzgebungsmaterial (S. 7).
KonsRegl.	Konsularreglement Ausg. v. J. 1925.
LBGB	Privatrecht (Lettlands Bürgerliches Gesetzbuch; Ausg. v. J. 1928).
LFIG	Gesetz über die Registrierung von Schiffen und die Ausreichung von Flaggenpatenten (Lettlands Flaggen-gesetz: GBl 1923 Nr. 21, 1930 Nr. 60).
LGVG	(Lettlands) Gerichtsverfassungsgesetz (Ausg. v. J. 1924).
LNO	(Lettlands) Notariatsordnung (Ausg. v. J. 1914).
LZPO	(Lettlands) Zivilprozessordnung (Ausg. v. J. 1932 mit Novellen bis zum Jahr 1935 incl.).
Prot.	Siehe Kom. Prot.
Reg Anz	Regierungsanzeiger.
Russ. H. O.	Handelsordnung des ehem. russ. Zarenreiches (Ausg. v. J. 1903).
SchFaG	Gesetz betr. das Recht, Schifffahrt zu treiben (GBI 1923 Nr. 20, 1932 Nr. 111).
SchHpG	Gesetz über Schiffshypotheken und Schiffsgläubiger-recht (GBI 1928 Nr. 126, 1932 Nr. 128).
SchHpGInstr.	Instruktion zum SchHpG (Reg Anz 1932 Nr. Nr. 60, 164).
SchKfG	Vorschriften über den Kauf und Verkauf von Schiffen (Gesetz, als Notverordnung erlassen; GBl 1931 Nr. 85).
SchKontrG	Vorschriften über die Kontrollierung von Handels-schiffen (Gesetz, als Notverordnung erlassen; GBl 1928 Nr. 213, 1929 Nr. 205, 1931 Nr. 82).
SchVermG	Gesetz über die Vermessung von Schiffen (GBI 1923 Nr. 16).
SchVerwaltPersG	Gesetz über das Verwaltungspersonal auf Schiffen (GBI 1927 Nr. 39, 1929 Nr. 69, 1930 Nr. Nr. 148, 1931 Nr. 205, 1932 Nr. 94).
SeemO	Vorschriften betr. die Seeleute (Gesetz, als Notver-ordnung erlassen; GBl 1928 Nr. 212, 1930 Nr. 94).
StZugG	Gesetz über die Staatszugehörigkeit (GBI 1919/1920 Nr. 127).
VerantwDispV	Verordnung über die verantwortlichen Disponenten von Handelsschiffen, die Ausländern und ausländi-schen juristischen Personen gehören und unter lett-ländischer Flagge fahren (GBI 1930 Nr. 160).

---

\*) Die Titel der Gesetze sind wörtlich übersetzt.

## LITERATUR.

Zitiert als:

- Behn. Das Schiffsregister, jur. Diss. Jena 1912.
- Bukowski. Svod graždanskich zakonienii gubernii pribaltiskich. (Die privatrechtliche Gesetzgebung der baltischen Gouvernements), Kommentar Bd. I, II, 1914.
- Bukowski ZPr. Civiļprocesa mācības grāmata, lett. (Lehrbuch des Zivilprozessrechts), 1933.
- Bukowski LNO. Notariāta nolikums, lett. (Notariatsordnung), 1933.
- v. Bunge. Das liv- und estländische Privatrecht Bd. I, II, 1838.
- Ehrenberg. Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht. 1880.
- Erdmann. System des baltischen Privatrechts. Bd. I, II, IV.
- Freymann. Die Rechtslage der modernen Mobiliarhypothek, in »Rigasche Zeitschrift für Rechtswissenschaft« (RZR) 1933/34 Heft 4.
- Gassmann-Nolcken. Verordnungen über die Reorganisation des Gerichtswesens (deutsche Übersetzung des Autors). 1889.
- Gerber. System des Deutschen Privatrechts. 1863.
- Jaeger. Kommentar zur Konkursordnung, Aufl. 6/7.
- v. Kaltenborn. Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts. 1851.
- v. Klot. Gläubigerbefriedigung im Spezial- und Generalkonkurse, in RZR. 1929 Heft 2, 3.
- Kroehling. Die völkerrechtliche Legitimation der Seeschiffe, jur. Diss. Greifswald. 1897.
- Loeber, Grundriss. Tirdzniecības tiesību pārskats, lett. (Grundriss des Handelsrechts). 1926.
- Loeber, OstR 1929 Gesetz betr. Schiffshypotheken und Seeforderungen, in Ztschr. für Ostrecht. 1929 Heft 1.
- Loeber, OstR 1931. Die seerechtliche Gesetzgebung Lettlands in Ztschr. f. Ostrecht. 1931 Heft 10.
- Loeber, Osteur. R. Bestimmungen über die Schiffshypotheken und Forderungen der Schiffsgläubiger, in Ztschr. für Osteuropäisches Recht. 1925 Heft 1.
- Lükins. Notariāta nolikums, lett. (Notariatsordnung). 1933.
- Meyer, Herbert. Neuere Satzung von Fahrnis und Schiffen. 1903.
- Mittelstein. Deutsches Schiffspfandrecht und Schiffsgläubigerrecht. 1889.
- Müller. Mängel unseres Hypothekenverkehrs in RZR 1931 Heft 1.
- Pappenheim. Handbuch des Seerechts. Bd. II, 1906.
- Perels. Das internationale öffentliche Seerecht. II. Aufl. 1903.
- Peters. Die Publizitätswirkung des Schiffsregisters, jur. Diss. Rostock 1915.
- Rehme. Die geschichtliche Entwicklung der Haftung des Reeders. 1891.

- Rig. H. Arch. Rigaer Handelsarchiv. Jahrg. 1903, 1905.  
v. Samson. Kuģa hipotēka pēc Latvijas tiesībām, lett. (Die Schiffshypothek nach lettländischem Recht). Diplom-schrift. Riga 1934.
- Schaps. Das Deutsche Seerecht, Kommentar, II. Aufl. 1920.  
Wagner Handbuch des Seerechts Bd. I, 1884  
Wüstendörfer. Das Schifffahrtsrecht (in Ehrenbergs Hdb. d. gesam-ten Handelsrechts. Bd. VII, Abt. 2). 1923.
- Zwingmann. Zur Reform unsres Hypothekenwesens in RZR. 1931 Heft 1.

### RECHTSSPRECHUNG.

Zitiert als:

- Senat. Zivilrechtliche Entscheidungen des Kassationshofes.  
Russ. Senat. Zivilrechtliche Entscheidungen des ehem. kaiserlich russischen Kassationshofes.
- Zwingmann Entsch. Zwingmannsche Sammlung: Zivilrechtliche Entschei-dungen der Rigaer Stadtgerichte. Bd. I. bis VIII. her-ausg. i. d. J. 1871 bis 1888.

### GESETZGEBUNGSMATERIAL.

Kom. Prot. oder  
Prot.

Protokolle der Juristischen Kommission des ehem. Par-laments zur Ausarbeitung des Entwurfs eines Gesetzes über Schiffshypotheken und Schiffsgläubigerrecht (SchHpG).

### ENTWÜRFE.

Zitiert als:

- Entw. KO. Entwurf eines Konkursgesetzes (lettisch), abgdr. in Ztschr. »Ekonomists« 1934 Heft 20, 21.
- Brüsseler Projekte. Convention internationale pour l'Unification de cer-taines règles relatives aux Privileges et Hypotheques maritimes v. J. 1922, 1926 — gedruckt i. J. 1923, 1927.
- Russ. Proj. Položenie o torgovom moreplavanie (russisch). (Ent-wurf eines Seehandelsgesetzes) mit Erläuterungen, Bd. I. 1911, Bd. III. 1913.

## I.

# Begriff und Begrenzung der Aufgabe.

Die Rechtsbedeutung des Schiffsregisters liegt in seiner Kraft, einen gesetzlich bestimmten Teil öffentlicher und privater Rechtssphäre mit gesetzlich bestimmter Wirkung zu gestalten.

Es soll versucht werden, einen nach Möglichkeit umfassenden Überblick über die Rechtsbedeutung des Schiffsregisters zu geben <sup>1)</sup>. Diese Aufgabe ist zugleich Begrenzung: alle subjektiven Rechte, die der Gestaltungskraft des Registers entzogen sind, müssen unberücksichtigt bleiben <sup>2)</sup>.

Durch die Registergesetzgebung ist die lettländische Seehandelsschiffahrt <sup>3)</sup> als Wirtschaftszweig <sup>4)</sup> unter neue Rechtsnormen gestellt, daher erscheinen neben der rechtlichen Betrachtung Hinweise auf die Bedeutung für die Rechtswirklichkeit wünschenswert.

## II.

# Geschichtliches.

### 1. Allgemeines.

Seit die deutsche Hanse, der mächtigste politisch-wirtschaftliche Bund des Mittelalters seinem Zerfall zuschritt, gab es keinen ebenbürtigen Gegner, der Englands Herrschaft zur See hätte Einhalt gebieten können. Gleichzeitig schuf der seit Be-

---

<sup>1)</sup> Die objektive Rechtslage, die durch die Registergesetzgebung geschaffen ist, ist gegenwärtig noch ungenügend geklärt: einerseits ist die Gesetzgebung nicht vollständig, andererseits fehlt höchste Rechtsprechung fast ganz; die einschlägige Literatur ist sehr gering. Die (darzustellende) Wesensverwandtschaft zwischen Grundbuch und Schiffsregister lässt daher eine entsprechende Anwendung des Liegenschaftsrechts geboten erscheinen, wie es in Gesetz, Rechtsprechung und Literatur zum Ausdruck gelangt.

<sup>2)</sup> Das gilt insonderheit für das Schiffsgläubigerrecht s. S. 28 Anm. 103.

<sup>3)</sup> Das Schiffsregister ist ausschliesslich für Seehandelsschiffe bestimmt, wobei eine Minimalgrösse nicht bestimmt ist (LFIG Art. 2). Ein entsprechendes Register für Binnenschiffe ist unbekannt.

<sup>4)</sup> Der wirtschaftliche Zweck war: Heranziehung von hypothekarischem Kredit. Das äussert sich in einem weitgehenden Schutz des

ginn der Neuzeit rasch ansteigende Weltverkehr völkerrechtliche Probleme, bei deren Lösung die Tendenz unverkennbar war, die privatrechtlichen Beziehungen vom Blickpunkt des Staates zu bestimmen.

Der Lehre eines Grotius' von der Freiheit der Meere setzte daher der weitschauende Lord Protector im Jahre 1651 die Navigationsakte entgegen. Sie nationalisierte die englische Handelsflotte, sicherte ihr weitgehende Privilegien und den Schutz des Imperiums. »Sie bildete... die Grundlage des englischen Seehandelssystems, dessen Tendenz ausschliessliche Begründung der nationalen Schifffahrt... unter Ausschliessung aller fremdländischen Tätigkeit war<sup>5)</sup>.«

Andere Staaten folgten, und das Recht, Seehandel zu treiben, wurde bald international an die Vorbedingung der Zugehörigkeit zu einem bestimmten Staatswesen geknüpft. Staatliche Dokumente dienten zum zwischenstaatlichen Beweis der nationalen Zugehörigkeit des Schiffes, als Symbol aber verlieh der Staat seiner Handelsflotte das Hoheitszeichen, die Flagge, deren Schutz er gleichzeitig übernahm.

Die Notwendigkeit genauer Kontrolle des nationalen privilegierten Schiffsparkes führte zur Eintragung in besonders dazu bestimmte, von staatlichen Organen geführte Bücher — die Schiffsregister.

Das Schiffsregister<sup>6)</sup> wurde erstmalig in England im Jahre 1660 durch das Gesetz 12. Car. II. c. 18 eingeführt<sup>7)</sup>, zunächst zu rein öffentlich-rechtlichen Zwecken. Die Registerbehörde wurde von einem besonders damit betrauten Beamten der Hafenzollbehörde geleitet, sie war also Verwaltungsorgan<sup>8)</sup>. Zuständig war die dem Wohnsitz des Schiffseigentümers nächstgelegene Registerbehörde. Damit war der Begriff des Heimathafens geschaffen. Die registry act vom Jahre 1786 (26. Geo. III. c. 60) führte erstmalig die Registerpflicht für nationale Schiffe einer bestimmten Grösse ein<sup>8)</sup>. Diese Merkmale waren: Deckaufbau oder Ladefähigkeit von über 15 t. Im Register und Schiffszertifikat waren Gattung, Form, Ausmasse des Schiffes, Anzahl der Decks, Ladefähigkeit, Zeit und Ort der Erbauung einzutragen und mit Ordnungsnummer in der Reihenfolge der Eintragungen zu versehen. Eigentums-

---

Schiffshypothekengläubigers: SchHpG Art. Art. 7 Satz 1, 9, 10 Abs. 2, 11 Abs. 1 Satz 2; 38 Anm. (mit S. 51 Anm. 214); 50, 59 gegen 58 Abs. 1; 60; SchHpG Instr. Art. 25. Ebenso fand dieser Zweck in einer z. T. viel zu engen Gesetzesterminologie seinen Niederschlag (s. v. Samson S. 52 ff.).

<sup>5)</sup> v. Kaltenborn S. 51.

<sup>6)</sup> Über die Entwicklung desselben s. Behn S. 9 ff., Wüstendörfer S. 122 ff., v. Kaltenborn S. 51 ff.

<sup>7)</sup> Durch das gleiche Gesetz wurde die Navigationsakte bestätigt.

<sup>8)</sup> So auch im geltenden lettländischen Recht.

änderungen mussten angezeigt und durch Eid glaubhaft gemacht werden. Das Schiff hatte Name und Heimathafen an sichtbarer Stelle zu führen. Namensänderungen waren gänzlich verboten. Das Gesetz 4. Geo. IV. c. 41 bestimmte sodann, dass umgebaute Schiffe neu zu registrieren seien und der Kondemnierung eines Schiffes als seeunwürdig die Löschung desselben im Register ebenso zu folgen habe, wie im Falle des Unterganges oder des Abwrackens. Durch das gleiche Gesetz wurde dem Schiffsregister weitgehende privatrechtliche Bedeutung gegeben: Eigentumsrecht und hypothekarisches Pfandrecht erlangen erst durch die Eintragung im Register Wirksamkeit gegenüber Dritten<sup>9)</sup> <sup>10)</sup>). Gleiches gilt für die Übertragung dieser Rechte; inter partes wird sie durch Übergabe eines Schriftstückes, das die Registereintragung enthält, vollzogen. Hinsichtlich des Schiffspfandrechts ist hierin eine Frühform des heutigen Schiffshypothekenbriefes — der »Schiffsobligation« des lettländischen Rechts — zu erblicken<sup>11)</sup>).

Die ältere Registergesetzgebung Englands führte in der Folge unwesentliche Veränderungen ein. Während die öffentlichrechtliche Bedeutung des Schiffsregisters auch durch die merchant shipping act vom Jahre 1854 in der Hauptsache gewahrt blieb, wurde aus wirtschaftspolitischen Gründen<sup>12)</sup> mit der bisherigen Formenstrenge hinsichtlich dinglicher Rechte am Schiff gebrochen: ihre Entstehung und Gestaltung vollzieht sich im wesentlichen ausserhalb des Registers. Diese Bestimmungen können für das lettländische Recht nicht weiter interessieren, da völlige Verschiedenheit der Wirtschaftslage ebensolche Verschiedenheit wirtschaftspolitisch bestimmter Gesetze bedingen muss<sup>13)</sup>).

Ein Eingehen auf die Registergesetzgebung anderer Staaten, soweit sie der alten englischen folgte, wäre im wesentlichen Wiederholung, soweit jedoch die merchant shipping

---

<sup>9)</sup> Mit einer einzigen Ausnahme, die hier nicht weiter interessiert (Art. 36).

<sup>10)</sup> So auch im geltenden lettländischen Recht.

<sup>11)</sup> Über deren Urform s. S. 12.

<sup>12)</sup> Die Unmöglichkeit den »ungeheuer gesteigerten Seeverkehr genügend zu versorgen« und die hochkapitalistische nach rascher Wertrealisierungsmöglichkeit strebende Wirtschaftseinstellung der Zeit veranlassten England, die Navigationsakte aufzuheben und die strengen Registervorschriften hinsichtlich dinglicher Rechte am Schiff im wesentlichen fallen zu lassen (vgl. v. Kaltenborn S. 54 Anm. 63).

<sup>13)</sup> Die Frage nach dem Grunde gleichartiger Formenstrenge des alten englischen und des darzustellenden lettländischen Rechts erklärt sich wohl daraus, dass jede Schifffahrt, die als nationale ihren Platz zur See begründen will, strengen Rechtes bedarf: zum Schutze eigener Interessen einerseits, »zur Erringung des Weltvertrauens« andererseits.

act Vorbild ist, verbietet sich ein Eingehen aus dem Gesagten.

Hatte das Schiffsregister seine privatrechtliche Bedeutung auch in England erhalten, so ist die buchmässige Schiffsverpfändung im deutschen Rechtsgebiet entstanden und weitgehend entwickelt worden<sup>14)</sup>. Das Verlangen nach Öffentlichkeit jeglichen Pfandrechts, wie der dinglichen Rechte überhaupt — beruhend letztenendes auf der deutschrechtlichen Sachpersonifizierung<sup>15)</sup> — war hierfür massgebend. Das Recht Lübecks, als der Königin der Hanse, wurde Vorbild buchmässiger Schiffsverpfändung. Schon im Ausgang des 13. Jahrhunderts wurde die Entstehung des Pfandrechts an den Formalakt der Eintragung in die Stadtbücher geknüpft, welche somit volle Beweiskraft hatte. Das Fehlen des Besitzes versuchte man durch genaue Bezeichnung des Schiffsliegeplatzes nebst vertraglichen Aussegelungs- und Veräusserungsverbot zu ersetzen. Gutgläubigen Dritterwerbem gegenüber galt jedoch der Satz »Hand wahre Hand«. Über das Pfandrecht konnte ein Ratsbrief ausgestellt werden, wohl die Urform des modernen Schiffshypothekenbriefes — der »Schiffsobligation« des lettländischen Rechts.

Die zahlreichen von Meyer gebrachten Hinweise auf das Rigische Schuldbuch lassen darauf schliessen, dass die Rechtsentwicklung der lübischen auch hinsichtlich der Schiffsverpfändung folgte. Durch die römischrechtliche, der Kundbarkeit bare Hypothek verschüttet, sind die deutschrechtlichen Grundsätze des Schiffspfandrechts erst in neuerer Zeit wieder zum Durchbruch gelangt.

## 2. Besonderheiten im lettländischen Rechtsgebiet.

Die Handelsordnung des russischen Zarenreiches<sup>16)</sup> hatte dem Schiffsregister nur öffentlichrechtliche Bedeutung beigegeben.

Das Register war ausschliesslich für russische Seehandelschiffe bestimmt<sup>17)</sup>. Das Recht zur Führung der Flagge war

<sup>14)</sup> Ausführlich siehe Meyer, insbesondere S. 71 ff., Wüstendörfer S. 148.

<sup>15)</sup> s. Gerber S. 373, Wüstendörfer S. 322.

<sup>16)</sup> Die Vorschriften über die Registrierung von Seehandelschiffen datierten v. J. 1865. Eine treffende Kritik ihrer Unzulänglichkeit findet sich im russ. Proj. Bd. III, S. 2 f.

<sup>17)</sup> Erforderlich war, dass der Einzelreeder, die Partenreeder, oder sämtliche persönlich haftende Gesellschafter (bei OHG, KG) russische Staatsbürger waren; bei der AG. mussten alle Aktien auf den Namen russischer Bürger lauten, der Sitz des Vorstandes sich in Russland befinden und dessen Glieder sowie der geschäftsführende Direktor russische Bürger sein (Russ. HO. Art. Art. 122—122 Ziff. 7). Die nationale

an die Ausreichung des »Nationalitätszeugnisses«, des Flaggenpatents geknüpft (Art. 128), der die Eintragung ins Schiffsregister voranzugehen hatte (Art. 123)<sup>18)</sup>. Alle Seehandelschiffe von mehr als 10 Lasten (= 20 Bruttoregistertons) Raumgehalt waren registerpflichtig; Schiffe geringerer Tonnage registerberechtigt (Art. 124). Schiffsregister wurden bei allen russischen Hafenzollbehörden resp. Hafenverwaltungen geführt (Art. 125). Die Wahl des Registerhafens, und somit des Heimathafens, stand im freien Ermessen des Reeders (Art. 125), sowohl im Zeitpunkt der originären Registrierung, als auch in der Folge, und zwar durch das Recht zu jederzeitiger Umschreibung des Schiffes in ein anderes russisches Register (Art. 135). Die Registereintragung hatte die genaue Bezeichnung des Schiffes, des oder der Eigentümer zu enthalten, ferner Zeit und Ort der Erbauung des Schiffes resp. den Zeitpunkt des Erwerbes aus ausländischen Händen, endlich den Zeitpunkt der Registereintragung (Art. 127). Das Flaggenpatent sollte stets mit dem Register übereinstimmen (Art. 128 Satz 2). Änderungen des Schiffsnamens waren völlig untersagt (Art. 134 Satz 1). Der Übergang des Eigentumsrechts sowie wesentliche Umbauten waren innerhalb von 6 Wochen unter Vorlegung des Flaggenpatents zwecks Registerberichtigung anzuzeigen (Art. 136). Zum Ausschluss des Schiffes aus dem Register führte neben dem Verlust des materiellen Flaggenrechts jede Art dauernder Seeuntüchtigkeit des Schiffes (Art. 133). Für Schiffe, die im Ausland erworben wurden, stellte der russische Konsul ein vorläufiges Flaggenpatent auf die Dauer von 1 resp. 2 Jahren aus, je nachdem, ob sich das Schiff in europäischen oder aussereuropäischen Gewässern befand (Art. 138). Beschwerdeinstanz war in allen Registersachen das Komitee für Hafenangelegenheiten (Art. 146). Die Registersachen wurden somit ausschliesslich im Verwaltungswege besorgt.

Im Jahre 1904 wurde das Schiffsregister der Vermerkung einer vom Fiskus beliebigen Bauhypothek an Schiffen zugänglich gemacht, soweit deren Erbauung auf inländischen Werften stattfand. Da aber der Beilbrief, mit dem Pfandvermerk versehen, beim Fiskus verblieb, so wurde das Pfandrecht nicht als Hypothek, sondern im Wege »symbolischer Tradition« bestellt<sup>19)</sup>. Die nachfolgende und daher rein deklarative Vermerkung im Schiffsregister konnte, abgesehen

---

Eigenschaft von Besatzung und Erbauungsort des Schiffes war nicht wesentliche Voraussetzung. — Ein entsprechendes Register für Binnenschiffe war unbekannt.

<sup>18)</sup> Im übrigen hatte für jedes Schiff, unabhängig von etwaiger Registrierung ein Beilbrief vorzuliegen (Art. 103).

<sup>19)</sup> Näheres bei Loeber, *OsteurR*, S. 112.

von der fiskalischen Bestimmung des Gesetzes, auch im Hinblick auf die Unzuständigkeit der Zivilgerichte in Registersachen, keine bürgerlichrechtliche Bedeutung haben<sup>20)</sup>. Die Einseitigkeit des genannten Gesetzes führte im übrigen dazu, dass der oberste russische Gerichtshof die Anwendungsmöglichkeit des Gesetzes in juristisch »unzulässiger Weise verallgemeinerte« (Entsch. 1912 Nr. 53)<sup>19) 21)</sup>.

Eine grundlegende Umgestaltung des Schiffsregisters war im russischen Gesetzentwurf über das Seehandelsrecht v. J. 1911—1913 beabsichtigt<sup>22)</sup>. Das Schwergewicht wurde auf die Ausgestaltung der privatrechtlichen Bedeutung des Registers gelegt, während die öffentlichrechtlichen Bestimmungen im wesentlichen unverändert bleiben sollten. Die Registerbehörde wird dem Bezirksgericht als Aufsichts- und Beschwerdeinstanz unterstellt (Art. 18 Abs. I.). Der Eigentumsübergang vollzieht sich zwar noch ausserhalb des Registers, bedarf aber der Mitwirkung des Notars, welcher der Registerbehörde zwecks Eintragung unverzüglich Mitteilung zu machen hat (Art. 14; Art. 23 d. Beil. zu Art. 8). Die Entstehung und Gestaltung der Schiffshypothek wird an die Eintragung geknüpft und der öffentliche Registerglaube durchgeführt; der Pfandvertrag soll notariell — im Auslande durch den russischen Konsul — abgeschlossen sein (Art. 26). Die dingliche Pfandhaftung ergreift surrogativ die ausstehende Versicherungsschädigung (Art. 20). Ausführliche Vorschriften finden sich ferner auf dem Gebiete des Zivilprozessrechts; insbesondere über Zwangssicherung und Zwangsversteigerung. Diese Vorschriften, dem Verfahren im Liegenschaftsrecht nachgebildet, sind zum grössten Teil in die entsprechenden Bestimmungen des geltenden lettländischen Rechts (SchHpG Art. Art. 65 ff.) aufgenommen worden<sup>23)</sup>.

<sup>20)</sup> Treffend kritisiert der Rigaer Börsenkomitee in seinem Gutachten den Entwurf des erwähnten Gesetzes: »ferner lässt sich bezweifeln, ob die Verpfändung von Schiffen überhaupt zweckmässig geregelt werden kann, wenn die Gesetzgebung nicht gleichzeitig die Führung eines Schiffsregisters zwecks amtlicher Feststellung der (bürgerlichen) Rechtsverhältnisse in Aussicht nimmt...« (Rig. H. Arch. 1903 S. 160).

<sup>21)</sup> Indem es auch hinsichtlich jeder privaten Verpfändung für anwendbar erklärt wurde; hatte sich doch der Rechtsverkehr bis dahin mit der Verpfändung der Kaskopolice behelfen müssen, zumal die ältere Rigasche Gerichtspraxis die symbolische Tradition der Eigentumspapiere nicht als ausreichend für die Bestellung eines Pfandrechts am Schiff erachtete (Zwingmann Entsch. VII Nr. 1281), anders die neue Auffassung (s. Freymann a. a. O., zu LBGB Art. 641): schon die juristische Besitzübergabe sei ausreichend.

<sup>22)</sup> Der Entwurf ist zwar nicht Gesetz geworden, kann aber nicht unerwähnt bleiben, da die Arbeiten und Vorschriften z. T. von der lettländischen Gesetzgebung verwertet worden sind.

<sup>23)</sup> Das war möglich, da Lettland die russ. ZPO, die gemäss der Ju-

Die Registergesetzgebung Lettlands begann 1923 mit dem LFIG<sup>24)</sup> 25). Die Vorschriften der Russ. HO über das Schiffsregister wurden im wesentlichen übernommen. Doch wurden zwei bedeutsame Neuerungen eingeführt: öffentlich-rechtlich von Wichtigkeit ist die Bestimmung, dass auch für Schiffe ausländischer Eigentümer unter bestimmten Voraussetzungen materielles Flaggenrecht und damit Registerfähigkeit zuerkannt wird (Art. 1); privatrechtlich bedeutsam wurde bestimmt, dass Änderungen im Eigentumsrecht Dritten gegenüber erst mit der Eintragung ins Register wirksam würden. (Art. 8 Satz 2). Die Vermerkung von Pfandrechten wurde zwar vorgesehen (Art. 4 Ziff. 9) jedoch ohne jegliche nähere Bestimmung.

Die Notwendigkeit eines Realkredits für die wieder aufblühende Schifffahrt führte im Jahr 1925 zur Notverordnung über Schiffshypotheken und Schiffsgläubigerrecht<sup>26)</sup>. In den Ausführungsbestimmungen wurden eingehende Vorschriften über die Einrichtung und Führung des Schiffsregisters gegeben. Der Schwerpunkt wurde nunmehr in der privatrechtlichen Bedeutung des Registers erblickt. Da sich die Grundsätze des Gesetzes wie der Ausführungsbestimmungen im wesentlichen<sup>27)</sup> im geltenden Recht finden, so erübrigt sich ein näheres Eingehen. Die grundlegenden Änderungen waren in Kürze folgende: durch das Gesetz wurde das Schiffspfandrecht weitgehend geregelt und Entstehung sowie Gestaltung desselben an die Registereintragung geknüpft, sowie der öffentliche Registerglaube durchgeführt; gleichzeitig wurde durch die Ausführungsbestimmungen der Inhalt des Registers neu bestimmt und die Führung desselben nunmehr einer einzigen Behörde, der Schifffahrtsabteilung des Seedepartements (Sitz in Riga) übertragen<sup>28)</sup>. Dadurch entstand ein legislativer Fehler<sup>29)</sup>: einerseits konnten die eingehenden Ausführungsbestimmungen ihrer Materie nach nicht als solche angesehen werden, an-

---

stizreform i. J. 1889 eingeführt worden war, in entsprechender Fassung beibehalten hat.

<sup>24)</sup> Die öffentlich-rechtlichen Vorschriften materieller Natur sind geltendes Recht geblieben.

<sup>25)</sup> Bis dahin galten lt. Ges. vom 5. 12. 1919 die entsprechenden Vorschriften der Russ. HO.

<sup>26)</sup> GBl 1925 Nr. 7.

<sup>27)</sup> Jedoch verbot diese Notverordnung nach dem Vorbild des russischen Entwurfs, aber im Widerspruch zum örtlichen bürgerlichen Recht: 1. die Blancoabtretung von Schiffsobligationen (Art. 22 Abs. 1; siehe dagegen eine Kritik Rig. H. Arch. 1905 S. 146); 2. eine Gesamthypothek an mehreren Schiffen (Art. 19 Ziff. 1).

<sup>28)</sup> Während das LFIG nach russischem Vorbilde die Führung eines Registers bei jeder Hafenverwaltung vorsieht (Art. 3 Satz 1), s. jedoch S. 16.

<sup>29)</sup> Näheres bei Loeber OstR 1929 S. 65.

dererseits aber standen sie mit den genannten Vorschriften im Widerspruch zum LFIG, und konnten daher als Ausführungsbestimmungen, jedenfalls im Kollisionsfalle nicht Recht schaffen<sup>30)</sup>.

### III.

## Das Schiffsregister.

### 1. Die einschlägigen Vorschriften.

Begriff und Bedeutung des Schiffsregisters werden durch die Vorschriften mehrerer Gesetze bestimmt.

Die Vorschriften über Inhalt und Führung des Registers finden sich in den Abteilungen II—IV (Art. Art. 14 ff.) des SchHpG<sup>31)</sup>. Ein gesetzlicher Widerspruch zum LFIG scheint insofern zu bestehen, als dieses (Art. 3 Satz 1) die Führung eines Schiffsregisters bei allen Hafenverwaltungen vorsieht, während das später erlassene SchHpG (Art. 14) diese Kompetenz ausschliesslich der Schifffahrtsabteilung des Seedepartements, also einer einzigen Behörde, überträgt; daraus ergibt sich eine unterschiedliche Präzisierung des Begriffes Heimathafen (LFIG Art. 9 gegen SchHpG Art. 27 Ziff. 1 e/ u. a.). Ferner enthält das SchHpG (Art. Art. 27 und 66) Vorschriften über den Inhalt des Registers, die in Widerspruch zum LFIG (Art. 4) stehen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass bei gegensätzlicher Regelung der gleichen Rechtsmaterie *lex posterior derogat legi priori*, selbst wenn der Gesetzgeber es verabsäumt hat<sup>32)</sup>, die Aufhebung ausdrücklich zu erklären. Die genannten grundlegenden Vorschriften des LFIG können daher keine Anwendung finden. Die aus ihnen resultierenden Vorschriften des LFIG müssen jedoch — mangels anderweitiger Regelung des Flaggenrechts — als rechtswirksam gelten, soweit ihre *ratio* mit der folgenden Gesetzgebung irgend vereinbar ist.

Die öffentlichrechtliche Bedeutung<sup>33)</sup> des Schiffsregisters wird durch das LFIG bestimmt<sup>34)</sup>, daneben sind ergänzend

<sup>30)</sup> Über die Ausgleichung dieser legislativen Mängel siehe die untenstehende Ausführung.

<sup>31)</sup> Die Frage, warum sich diese Vorschriften legislativ gesehen im SchHpG finden, erklärt sich wohl daraus, dass sie, bisher in den Ausführungsbestimmungen zur Notverordnung gleichen Titels enthalten, kurzerhand in das SchHpG aufgenommen worden sind. Systematisch nicht befriedigend, jedoch für den Rechtsverkehr übersichtlich — das heutige Schiffsregister wurde ja zur Heranziehung von Realkredit geschaffen!

<sup>32)</sup> Eine entsprechende Novelle muss daher wünschenswert erscheinen.

<sup>33)</sup> Zur Behandlung der Bedeutung im Vollstreckungsverfahren siehe S. 31 Anm. 117.

<sup>34)</sup> Nicht aber durch das SchFaG, denn dieses regelt das Recht zur

die entsprechenden Vorschriften der SeemO und verwaltungsrechtlicher Gesetze, des SchKontrG und des SchVermG heranzuziehen.

Die privatrechtliche Bedeutung wird durch 2 Gesetze geregelt, durch das SchKfG und das SchHpG. Ersteres enthält die besonderen Vorschriften über das Eigentumsrecht an registrierten Schiffen<sup>35)</sup>, letzteres über das Pfandrecht an ihnen. Doch ist dieser Unterschied kein ausschliesslicher. Vielmehr finden sich in beiden Gesetzen gleiche Vorschriften, insoweit die Schiffshypothek von unmittelbarer Bedeutung für die Verfügungsmacht des Eigentümers ist — oder umgekehrt<sup>36)</sup>.

Die Bedeutung des Schiffsregisters auf dem Gebiete des Vollstreckungsverfahrens wird durch die Vorschriften der Abteilung V—VI (Art. Art. 54 ff.) SchHpG bestimmt. Die Abteilung VI (Art. Art. 65 ff.) ist als neue Redaktion der ungenügenden anfänglichen Vorschriften über Zwangssicherung und Zwangsvollstreckung dem SchHpG einverleibt worden<sup>37)</sup>. Für das Konkursverfahren insbesondere fehlen jegliche Spezialvorschriften; über die anzuwendenden Vorschriften s. S. 67.

Soweit die genannten Sondervorschriften nicht nach Fassung und Inhalt Ausschliessliches bestimmen, sind nach allgemeiner Regel die entsprechenden Vorschriften der allgemeinen Gesetze anzuwenden.

Insbesondere erscheint die analoge Anwendung der entsprechenden Vorschriften des LBGB über das materielle Liegenschaftsrecht zulässig<sup>38)</sup>, war es doch die gute Bewährung des sog. »Hypothekensystems« (LNO Art. 286) Insonderheit auch als Mittel zur Hebung des Realkredits, die zur Schaffung des Schiffsregisters nach dem Vorbild des Grundbuches führte<sup>39)</sup>. Die »Gleichheit des Grundes« lässt daher die ana-

---

Seefahrt inner- und ausserhalb der Hoheitsgrenzen unabhängig vom etwaigen Recht zur Führung der Staatsflagge. Die Vorschriften, die das Flaggenrecht bestimmen, bilden also quasi einen Sektor des Aktionskreises des SchFaG und dürfen daher diesen Rahmen nicht überschreiten.

<sup>35)</sup> Siehe auch die mit SchKfG Art. 2 inhaltlich gleiche Vorschrift des LFIG Art. 8.

<sup>36)</sup> So SchKfG Art. Art. 3, 5 zu SchHpG Art. 7 Satz 1, 2, und Art. 92.

<sup>37)</sup> Die Inkonsequenz, die darin lag, dass hinsichtlich der dinglichen Rechte und Zwangssicherung besondere — liegenschaftsrechtsähnliche — Vorschriften galten, für die Zwangsvollstreckung aber die allgemeinen des Fahrnisrechts, machte bei der Zunahme der Vollstreckungen während der Wirtschaftskrise die neue Fassung erforderlich (s. Erklärung der Parlamentskommission zur Novelle vom Jahre 1932).

<sup>38)</sup> Das junge Rechtsinstitut des Schiffsregisters hat im LBGB bisher keine Berücksichtigung gefunden, obwohl in Anbetracht der bürgerrechtlichen Bedeutung desselben entsprechenden Orts im LBGB auf dasselbe hinzuweisen wäre.

<sup>39)</sup> Vgl. Rig. H. Arch. 1903 S. 158 ff. Die dort als notwendig bezeichneten Grundsätze — es sind diejenigen des Liegenschaftsrechts — sind in den geltenden Gesetzen durchgeführt worden.

loge Anwendung genannter Vorschriften als notwendig erscheinen (LBGB Art. XXI). Nicht anwendbar erscheinen dagegen, mit Ausnahme der in SchHpG Art. 53 ausdrücklich bezeichneten, die Vorschriften der LNO über Führung und Inhalt des Grundbuches, weil die Registergesetzgebung hier eigene Wege gegangen ist <sup>40)</sup>.

## 2. Das Wesen des Schiffsregisters.

Das Schiffsregister ist ein öffentliches Buch zur amtlichen erschöpfenden Feststellung der Rechtslage und der wesentlichen Tatsachenlage an lettländischen Seehandelsschiffen <sup>41)</sup>.

Die Feststellung erfolgt durch formellen Rechtsakt seitens der Registerbehörde: durch Eintragung ins Schiffsregister.

Die erfolgte Registrierung eines Schiffes — an sich — stellt überhaupt die Rechtstatsache fest, dass das Schiff ein lettländisches Seehandelsschiff <sup>42)</sup> ist; alle übrigen Feststellungen tatsächlicher und rechtlicher Art haben durch spezialisierte Eintragung zu erfolgen.

Eintragungen tatsächlicher Natur sind alle Angaben über das Schiff, die nicht Rechte feststellen <sup>43)</sup>. Also sowohl die Angaben über das Schiff als Sache — tatsächliche im engeren Sinne — als auch die Angaben rechtserheblicher Art wie Name, Heimathafen usw. — tatsächlich in weiterem Sinne, weil zur Verwirklichung der Bestimmung des Schiffes, zur Seefahrt, ebenso unerlässlich. Endlich hat im Hinblick auf das Flaggenrecht auch die Eintragung des Eigentümers, sowie dessen Staatszugehörigkeit und Wohnsitz tatsächliche, wenn auch rechtserhebliche Funktion: die Flaggenbefugnis für ein bestimmtes Schiff kann nur dem bestimmten Eigentümer erteilt werden. Da der Staat im Hinblick auf die Gewährung des formellen Flaggenrechts einen öffentlichrechtlichen Anspruch auf Eintragung der Tatsachen hat, so besteht für den Eigentümer Eintragungspflicht <sup>44)</sup>. Welche Tatsacheneintragungen der Staat als wesentlich ansieht, ergibt sich aus dem SchHpG <sup>45)</sup>. Die Fassung dieser Vorschriften zeigt, dass die Aufzählung <sup>46)</sup> erschöpfend verstanden sein will.

<sup>40)</sup> Prot. v. 25. V. 1932 Nr. 46.

<sup>41)</sup> Die Ordnungsvermerke der Registerbeamten bei der Eintragung können in diesem Zusammenhang nicht berücksichtigt werden.

<sup>42)</sup> Nur ein solches ist eintragungsfähig (S. 22 ff.).

<sup>43)</sup> Vgl. Peters S. 15.

<sup>44)</sup> Beim Antrag auf Registrierung des Schiffes äussert sie sich darin, dass die Tatsachenangabe der Registerbehörde gegenüber bei Sanktion abschlägigen Bescheides vollständig und glaubhaft erfolgen muss (S. 22 ff.).

<sup>45)</sup> Art. 27 Ziff. 1, Ziff. 2 a, b.

<sup>46)</sup> Siehe S. 26 ff.

Hinsichtlich der Feststellung der Rechtslage schreibt das Gesetz vor: alle Rechtsbeziehungen, endgültigen Rechte und Sicherungen, deren Gegenstand das Schiff ist, sind im Register einzutragen<sup>47)</sup>. Diese Vorschrift besagt zweierlei: einmal wird festgestellt, dass sämtliche Rechtsbeziehungen, die das Schiff zum Gegenstand haben — aber naturgemäss auch nur diese — eintragungsfähig sind<sup>48)</sup>; sodann wird vorgeschrieben, dass alle diese Rechtsbeziehungen eintragungsbedürftig sind. Da die bürgerliche Rechtslage am Schiff den Staat grundsätzlich nicht interessiert und regelmässig keine bürgerlichen Ansprüche, gerichtet auf Eintragung gegen den Berechtigten bestehen<sup>49)</sup>, so begründet die Eintragungsbedürftigkeit für den Berechtigten keine Pflicht, sondern eine Last: die Gestaltungskraft des Schiffsregisters<sup>50)</sup> kann ihrer Natur nach an wirklich eingetragenen Rechtsbeziehungen wirksam werden. Allen eintragungsfähigen aber nicht eingetragenen muss sie daher versagt bleiben. Daraus folgt: im Sinne des Registerrechts gelten als Rechtsbeziehungen, deren Gegenstand das Schiff ist, nur die eingetragenen. Das Schiffsregister stellt also die Rechtslage am Schiff erschöpfend fest<sup>51)</sup>.

Das Schiffsregister ist schlechthin öffentlich, sowohl zur Einsichtsnahme, wie auch zur Anfertigung privater Abschriften (SchHpG Art. 34 Satz 1). Das Recht auf amtlich beglaubigte Abschriften und die Einsichtnahme in die übrigen Akten<sup>52)</sup> steht dagegen — neben den staatlichen<sup>53)</sup> Behörden (SchHpG Art. Art. 35, 36) — nur dem Schiffseigner, dem geschäftsführenden Direktor, dem Schiffshypothekengläubiger

<sup>47)</sup> SchHpG Art. 26 Abs. 1. Gleichlautend im Liegenschaftsrecht LNO Art. 315.

<sup>48)</sup> Über die mangelnde Eintragungsfähigkeit des Schiffsgläubiger- und Bodmereipfandrecht s. S. 28 Anm. 103.

<sup>49)</sup> Ausgenommen die Fälle, in denen ein Anspruch auf Voreintragung besteht.

<sup>50)</sup> Sie ist im einzelnen dargestellt sub V, S. 35 ff.

<sup>51)</sup> Gleichlautend für das Grundbuch Gassmann-Nolcken S. 261 zu Art. 14.

<sup>52)</sup> Ausser dem Schiffsregister werden von der Registerbehörde noch geführt: 1 die sog. Schiffshypothekenbücher: sie bestehen aus den Originaldokumenten über Erwerb und Gestaltung der dinglichen Rechte mit Ausnahme der Schiffshypothek, über welche nur eine beglaubigte Abschrift vorliegt (vgl. S. 52), und aus den beglaubigten Abschriften der entsprechenden Beschlüsse der Registerbehörde (SchHpG Art. Art. 21 Ziff. 1 mit 22, 23). 2 Die Korroborationsakten; sie enthalten in beglaubigter Abschrift: die Schiffs- resp. Schiffsteilzertifikate, und sämtliche der Registerbehörde eingereichte Urkunden und Schriftsätze. (SchHpG Art. Art. 21 Ziff. 3, 32). 3 Das Journal, in welchem die gesamte Tätigkeit der Registerbehörde kalendermässig zu vermerken ist.

<sup>53)</sup> Die kommunalen Behörden geniessen dieses Recht nicht (vgl. Lukins zu LNO Art. 304).

und deren bevollmächtigten Vertretern zu (Art. 34 Satz 2). Alle übrigen Personen sind zum Empfang beglaubigter Abschriften und offenbar auch zur Einsichtnahme in die Akten nur auf Grund Gerichtsbeschlusses berechtigt (Art. 34 Satz 3). Die Registerbehörde ist also für eine Glaubhaftmachung berechtigten Interesses in den genannten Fällen nicht zuständig<sup>54)</sup>.

Endlich ist das Schiffsregister ausschliesslich für lettländische Seehandelsschiffe<sup>55)</sup> bestimmt<sup>56)</sup> (LFIG Art. 2). Ein entsprechendes Register für Binnenschiffe ist unbekannt. Registerpflichtig sind alle Schiffe von mehr als 20 Bruttoregistertons Raumgehalt (LFIG Art. 2 Abs. 1). Eine lex imperfecta, da eine unmittelbare Sanktionsnorm fehlt. In der Rechtswirklichkeit sind jedoch alle Seehandelsschiffe registerpflichtig<sup>57)</sup>, da Flaggenpatent und Schiffzertifikat erst nach erfolgter Registrierung erteilt werden, (LFIG Art. 2 Abs. 2), beim Fehlen dieser Dokumente aber kein Schiff verklart wird (SchkontrG Art. 2 Abs. 2).

Alle registrierten lettländischen Schiffe gehören zu einem Registerbezirk, da das Schiffsregister für ganz Lettland in Riga geführt wird (SchHpG Art. 14). Heimathafen kann dagegen jeder Hafen Lettlands sein (S. 33 ff. mit Anm. 135).

### 3. Die Registerbehörde.

Sie wird von der Schiffsabteilung des Seedepartements am Finanzministerium geführt (SchHpG Art. 14), ist also Verwaltungsbehörde. In Registersachen untersteht die Schiffsabteilung dem Rigaer Bezirksgericht, das sowohl die Kontrolle über die Registertätigkeit führt<sup>58)</sup>, als auch Beschwerdegericht in diesen Sachen ist (SchHpG Art. 18 Abs. 1)<sup>59)</sup>. Beschwerde ist nach den Vorschriften der LZPO innerhalb von 2 Wochen seit der amtlichen Mitteilung des Beschwerdegrundes zu führen. Da Beschwerden durch das Seedepartement einzureichen sind, so hat auch die übergeordnete Verwaltungsbehörde steten Überblick.

<sup>54)</sup> Anders der Grundbuchrichter (LNO Art. 332). Die Kompetenzbeschränkung des Registerbeamten erscheint nicht begründet, zumal das Register dem Rechtsverkehr dienen soll.

<sup>55)</sup> Über diesen Begriff s. S. 22 ff.

<sup>56)</sup> Solche sind daher stets gemeint, wenn in der Folge von »Schiffen« schlechthin gesprochen wird, es sei denn, der Zusammenhang ergebe ein anderes.

<sup>57)</sup> Es sei denn, dass ein Schiff unmittelbar nachdem es erworben wurde, aufgelegt werden muss, wie etwa zur Zeit einer Wirtschaftskrise.

<sup>58)</sup> So kann das Bezirksgericht jederzeit selbst oder durch Delegation des Grundbuchrichters die Tätigkeit der Registerbehörde nachprüfen (SchHpG Art. 18 Abs. 2).

<sup>59)</sup> Kassationsinstanz ist, wie in allen Sachen, der Senat (LGVG Art. 1).

Registerbeamter und beschliessendes Organ in allen Registersachen ist der Leiter der Schiffsabteilung<sup>60)</sup>. Die Beschlussfassung über eingegangene Anträge erfolgt streng in der Reihenfolge ihres Einganges<sup>61)</sup> (SchHpG Art. 44). Wird Eintragung beschlossen, so hat sie spätestens am nächstfolgenden Werktag zu erfolgen (Art. 47). Abschlägige Beschlüsse sind zu begründen und den Antragstellern mitzuteilen (Art. Art. 45, 48).

Die Tätigkeit der Registerbehörde ist eine formelrechtliche. Die Prüfungspflicht über die Zulässigkeit beantragter Eintragungen beschränkt sich auf die Feststellung: ob der Antrag überhaupt eine eintragungsfähige Rechtsbeziehung dokumentiert, ob der Antrag sowie die beigefügten Urkunden formgerecht sind und mit einander übereinstimmen, und ob der Eintragung nicht die Rechte entgegenstehen, die bereits aus dem Schiffsregister ersichtlich sind (SchHpG Art. Art. 42, 43 Ziff. 1—3)<sup>62)</sup>. Die materielle Berechtigung der Anträge nachzuprüfen, ist der Registerbeamte »nicht verpflichtet« (Art. 42 Satz 2). Doch soll er offenbar berechtigt sein<sup>63)</sup>, bei dringendem Verdacht über das Vorliegen von Verstössen — auch schon gegen das bürgerliche Recht — weitere Beweismittel zu verlangen, und wohl auch selbst Erkundigungen einzuziehen<sup>64)</sup>. Anträge wegen materieller Mängel abzulehnen, ist der Registerbeamte nur insoweit verpflichtet, als diese Mängel »als offensichtliche Verstösse gegen die Gesetze« aus dem Antragsmaterial selbst zu ersehen waren (SchHpG Art. 43 Ziff. 4).

Haftbar für Schadensersatzansprüche<sup>65)</sup> aus der Tätigkeit der Registerbehörde ist ausschliesslich der Registerbeamte selbst<sup>66)</sup> (Art. 19). Der Grad seiner Haftbarkeit ist ein zweifacher. Wegen Nichtbeachtung der Formvorschriften wird der Registerbeamte, nach dem Ausgeführten, für das geringste

---

<sup>60)</sup> Deren Sekretär — der Sekretär der Registerbehörde (SchHpG Art. 16).

<sup>61)</sup> Diese Handhabung (anders LNO Art. 349) ist insbesondere im Hinblick auf SchHpG Art. 54 Satz 1 unerlässlich.

<sup>62)</sup> Daher wird von den Registerbeamten auch nur die Kenntnis der einschlägigen Formvorschriften verlangt (SchHpG Art. 17).

<sup>63)</sup> Der Grundbuchrichter ist es nicht (LNO Art. Art. 351, 352).

<sup>64)</sup> Die Haftbarkeit des Registerbeamten wird hierdurch nicht eingeschränkt.

<sup>65)</sup> Sie sind lt. dem im SchHpG Art. 19 zit. Gesetz vom 12. X. 1922 im allgemeinen Verfahren geltend zu machen (Art. 1), da der Registerbeamte im Gegensatz zum Grundbuchrichter (Art. 2) nicht Gerichtsbeamter ist, und daher gegen ihn auch nicht in dem besonderen Verfahren lt. Art. AArt. 3 ff. zit. Gesetzes geklagt werden kann.

<sup>66)</sup> Eine Vorschrift, die auch im Hinblick auf die Haftbarkeit jedes einzelnen Grundbuchbeamten nicht als billig empfunden werden kann (vgl. LNO Art. 301).

Versehen haftbar sein (LBGB Art. 3301), hinsichtlich der Nichtbeachtung materiellrechtlicher Mängel der Anträge, und somit der Eintragungen, haftet er dagegen nur, soweit diese Mängel »als offensichtliche Verstösse gegen die Gesetze« aus dem Antragsmaterial selbst zu ersehen waren, d. h. er haftet nur für grobes Versehen (LBGB Art. 3296 Ziff. 3 zu SchHpG Art. 43 Ziff. 4).

Die Registerbehörde wird nur auf schriftlichen Antrag tätig (s. SchHpG Art. 41 ff.). Antragsberechtigt hinsichtlich der Eintragungen tatsächlicher Natur ist allein der Schiffseigentümer, hinsichtlich der Eintragung von Rechten diejenige Person, deren bestehendes Recht durch die Eintragung belastet werden soll (vgl. LBGB Art. 2912); ist ein Anspruch durch Richterspruch für sicherungsbedürftig, vorläufig vollstreckbar oder durch rechtskräftiges Urteil für unanfechtbar erklärt, so ist antragsberechtigt die aktivlegitimierte Person. Antragsberechtigt sind sodann die durch notariell beurkundete Vollmacht<sup>67)</sup> hierzu legitimierten Vertreter genannter Personen (s. LBGB Art. 2917).

#### 4. Voraussetzungen der Registrierung.

Da das Schiffsregister ausschliesslich lettländischen Seehandelsschiffen offensteht, so muss das zu registrierende Schiff ein solches sein. Demnach ist erforderlich:

I. Nachweis der materiellen Flaggenberechtigung des Schiffseigners;

II. Nachweis der technischen Eignung des Schiffes.

I. Die materielle Flaggenberechtigung des Schiffseigners bestimmt sich nach folgenden Vorschriften (LFIG Art. 1):

1) steht das Schiff im Allein- oder Miteigentum, so muss dem Alleineigner bezw. sämtlichen Miteignern das lettländische Bürgerrecht zustehen<sup>68) 69)</sup>;

---

<sup>67)</sup> Das Gesetz hat dies allerdings zu erwähnen unterlassen (anders LNO Art. 337), doch ergibt sich die Notwendigkeit aus der Überlegung, dass die Eintragungen bürgerlicher Rechte öffentlichen Glauben geniessen sollen: da der Registerbeamte für eine Prüfung des materiellen Vollmachtsvertrages nicht zuständig ist, so muss sich der Antragsteller ihm gegenüber in einer Form legitimieren, die ebenfalls öffentlichen Glauben geniesst.

<sup>68)</sup> Ganz zu schweigen vom bürgerlichen Miteigentum, lässt auch die Partenreederei eine juristische Person nicht entstehen (Loeber Grundriss S. 386 f.). Der in Vorbereitung befindliche Gesetzesentwurf über die Partenreederei hat diese jedoch als juristische Person qualifiziert; Ansätze in gleicher Richtung s. z. B. Wüstendörfer S. 473 mit Anm. 24.

<sup>69)</sup> Doppelte Staatszugehörigkeit ist ausgeschlossen (StZUG Art. 8).

- 2) gehört das Schiff einer lettländischen Gesellschaft mit juristischer Person, so müssen  $\frac{2}{3}$  des Vorstandes, darunter der Vorsitzende, lettländische Bürger sein;
- 3) ausländische, physische und juristische Personen können lt. LFIG Art. 1 das materielle Flaggenrecht erwerben<sup>70)</sup>, doch muss gemäss der VerantwDispV:
  - a) eine physische Person mit Wohnsitz in Lettland zum verantwortlichen Disponenten bestellt sein, und selbstschuldnerische Haftung für alle aus dem Reedereibetrieb sich etwa ergebenden Ansprüche übernehmen<sup>71)</sup> (Art. Art. 4, 5);
  - b) der ausländische Schiffseigner sich zur Erfüllung der gegenwärtigen und künftigen einschlägigen Vorschriften verpflichten (Art. 3 Ziff. 1);
  - c) das Finanzministerium seine Zustimmung erteilen (Art. 1)<sup>72)</sup>.

Im Fall der Nichterfüllung der einschlägigen Vorschriften kann das Finanzministerium dem ausländischen Schiffseigner das Flaggenrecht jederzeit entziehen (Art. 8)<sup>73)</sup><sup>74)</sup><sup>75)</sup>.

<sup>70)</sup> Die Küstenschiffahrt bleibt ihnen jedoch stets verschlossen (SchFaG Art. 2).

<sup>71)</sup> Als Sicherheitsleistung kann das Seedepartement eine Einzahlung bis zu Ls 20.— je Nettoregistertonne verlangen (Art. 7).

<sup>72)</sup> Die Rechtskraft dieser Vorschrift könnte im Hinblick auf SchFaG Art. 1, das den Seehandelsverkehr in- und ausländischen Reedern gleichermaßen gestattet, nicht ganz zweifelsfrei erscheinen, vgl. Loeber OstR 1931 S. 722. Siehe jedoch dagegen S. 16 Anm. 34. Wohl aber sind Zweifel aus dem Grunde berechtigt, dass diese Vorschrift den in LFIG Art. 1 Anm. gegebenen Rahmen der Delegation überschreitet (»Bestimmungen über die Pflichten und die Haftbarkeit der verantwortlichen Disponenten von... Schiffen...«). Im Kollisionsfall hätte daher das LFIG zu gelten, der Rechtsverkehr erkennt jedoch die zu Rede stehende Vorschrift an.

<sup>73)</sup> Zur Anregung dieser Frage ist auch das Seedepartement befugt.

<sup>74)</sup> Dass auch die Offiziere und die Besatzung des Schiffes lettländische Bürger sind, ist, da das Gesetz völlig schweigt, zum weiteren Führen der durch die Registrierung erteilten Flagge nicht erforderlich. Das Gesetz bestimmt zwar allgemein, dass der Schiffer und die Schiffsoffiziere lettländische Bürger sein müssen, von diesem Erfordernis kann jedoch von Fall zu Fall abgesehen werden, soweit sie die Staatssprache und die einschlägigen Gesetze beherrschen. (SchVerwaltPersG Art. 24 Satz 1, Satz 1; Art. Art. 1, 2, 11). Von der Schiffsmannschaft darf nicht mehr als der vierte Teil aus Ausländern bestehen; von diesem Erfordernis kann im Auslande unter gewissen Umständen abgesehen werden (SeemO Art. 69, SchVerwaltPersG Art. Art. 24 Satz 2, 25). Sanktionen für den Fall der Nichterfüllung fehlen. In der Rechtswirklichkeit würde eine Sanktion nur dadurch ermöglicht, dass das Schiff im lettländischen Hafen nicht verklärt wird.

<sup>75)</sup> In Übrigen hat die Registerbehörde dem ausländischen Reeder auf seinen Antrag jederzeit das Ausscheiden aus dem Schiffsregister zu gestatten — soweit sein Schiff nicht mit Ansprüchen der öffentlichen Hand oder korroborierten Ansprüchen privater Rechtsträger belastet ist (s. S. 72).

Schliesslich ist für Schiffe, die aus ausländischen Händen erworben wurden der Nachweis zu erbringen, dass sie im bisherigen (ausländischen) Register gelöscht sind<sup>76)</sup>.

II. Das Schiff muss ein »Seehandels Schiff« sein.

1. Der Begriff des Schiffes ist gesetzlich nicht bestimmt, es hat daher die allgemeine Auffassung der Wissenschaft<sup>77)</sup> zu gelten. Erforderlich ist demnach ein freischwimmender Hohlkörper von gewisser Grösse<sup>78)</sup>, ein Schiffsgewäss, das für die Fortbewegung auf dem Wasser — zur Schifffahrt — geeignet oder bestimmt ist. Ob diese Bestimmung als Hauptzweck oder wesentlicher Nebenzweck erscheint, ist unerheblich<sup>80)</sup>. Desgleichen schadet temporäre Entziehung dieser Bestimmung der Schiffseigenschaft ebensowenig, wie ihr zeitweiliges Vorhandensein sie zu begründen vermag<sup>81)</sup>. Gleiches gilt für die temporäre Eignung resp. Ungeeignetheit<sup>82)</sup>. Unerheblich ist ferner das Vorhandensein resp. der Mangel der Fähigkeit, sich mit eigener Kraft auf dem Wasser fortzubewegen<sup>83)</sup>.

»Noch nicht Schiff, also nicht Schiff« (Pappenheim S. 4) ist der im Bau begriffene Schiffskörper. Mit dem Moment des Stapellaufs, der nach der Verkehrsauffassung den Beweis für Eignung und Bestimmung erbringt, gilt die Schiffseigenschaft als existent<sup>84)</sup>.

Nicht Schiff ist nach dem Gesagten jeder Hohlkörper, dem die Eignung und/oder die Bestimmung zur Fortbewegung auf dem Wasser von vornherein fehlte, oder in der Folge dauernd fortgefallen bzw. entzogen worden ist<sup>85)</sup>.

2. Handelsschiff »ist ein zum Erwerbe durch Seefahrt bestimmtes Schiff« (SeemO Art. 1 Anm.). Nach Art der

<sup>76)</sup> Kons. Regl. Art. 125 Ziff. 2 t. Diese Vorschrift findet sich zwar unter dem Titel »Voraussetzungen für die Erteilung des vorläufigen Flaggenpatents«, ist aber ihrem Sinne nach extensiv zu interpretieren; vgl. SchKfG Art. 11, Verantw. Disp. V. Art. 2 Ziff. 2.

<sup>77)</sup> Insbesondere Wüstendörfer S. 76 ff., Pappenheim S. 3 ff., Schaps S. 7 f.

<sup>78)</sup> »Boote sind keine Schiffe« (Pappenheim S. 4).

<sup>79)</sup> Das Schiff ist also ein Unterbegriff des Fahrzeugs. Die schwimmende Badeanstalt daher kein Schiff.

<sup>80)</sup> Das Passagierschiff wie der Bagger sind gleichermassen Schiffe.

<sup>81)</sup> So ist das Feuerschiff ein Schiff, das Wasserflugzeug keines.

<sup>82)</sup> Das im Dock befindliche Schiff bewahrt seine Schiffseigenschaft, ein »zu Hafengebäuden bestimmter eiserner Kasten, der zu seinem Platze hingeschleppt wird, um dort versenkt zu werden« (Wüstendörfer S. 77 mit Anm. 12) hat sie jedoch nicht.

<sup>83)</sup> So sind sowohl die Schute, als der Schlepper Schiffe.

<sup>84)</sup> Wüstendörfer S. 79 mit Anm. 29.

<sup>85)</sup> Keine Schiffe sind z. B. schwimmende, mit dem Quai festverbundene Anlagebrücken, ebensowenig aber als reparaturunfähig oder -unwürdig kondemnierte Schiffe oder, etwa als Klubhaus dienende dauernd festliegende Schiffskörper.

Erreichung dieses Zweckes unterscheidet das Gesetz zwischen Schiffen zur Fracht- und zur Passagierbeförderung (SchKontrG Art. 3). Merkmal letzterer ist die Eignung zur Beförderung von mindestens 24 Passagieren ausser der Besatzung; alle übrigen Schiffe gelten als »Frachtschiffe«. Hierher gehören Schlepper, Lotsen- und Bergungsschiffe, Eisbrecher, Bagger usw. Es scheiden aus: sämtliche Schiffe, deren Betrieb nicht dem Erwerbe dient, so Schulschiffe, Lustyachten usw.; ebenso aber auch Schiffe, für deren Dienstleistung nur Gebühren erhoben werden, wie etwa bei staatlichen Vermessungsschiffen.

3. Die Seetüchtigkeit wird glaubhaft gemacht durch Vorstellung des von den Hafenverwaltungen ausgestellten Seetüchtigkeitszeugnisses<sup>86)</sup> oder des Klassenzertifikats einer von der Regierung anerkannten Klassifikationsgesellschaft<sup>87)</sup>. Die Glaubhaftmachung tatsächlichen, früheren oder künftigen Seeverkehrs ist weder erforderlich noch ausreichend. Die materielle Richtigkeit der Angaben des Seetüchtigkeitszeugnisses können das Seedepartement und die Hafenbehörden jederzeit nachprüfen<sup>88)</sup>.

Es scheiden somit aus alle Schiffe, für die der Nachweis der Seetüchtigkeit vor der Registerbehörde nicht geführt werden kann, sei es aus materiellem Mangel, etwa wegen der Bauart des Schiffes — oder aus formellem Mangel, wegen Nicht- oder nicht vorschriftsmässigem Einholen des Seetüchtigkeitszeugnisses.

## 5. Der Inhalt des Schiffsregisters.

Das Schiffsregister beruht gleich dem Grundbuch (LNO Art. 39) auf dem System der Realfolie (SchHpG Art. 25). Während jedoch die Grundbucheinheit ein rechtsformeller<sup>89)</sup> Begriff ist, ist die Schiffsregistereinheit ein rechtswirklicher Begriff, umrissen durch Eignung und Bestimmung des Schiffes zur Seefahrt. Daher ist jedes Schiff, auch von mehreren desselben Eigentümers, in gesondertes Registerblatt einzutragen (vgl. SchHpG Instr. Art. 6).

<sup>86)</sup> Die Vermessung erfolgt nach dem Moorsomschen System (SchVermG Art. 1).

<sup>87)</sup> LFIG Art. 3 Abs. 2 Ziff. 4. Eine solche Instruktion fehlt zwar, doch erkennt die Registerbehörde in praxi die grossen Klassifikationsgesellschaften durchweg an.

<sup>88)</sup> SchVermG Art. 7 Satz 2; SchKontrG Art. 58 Abs. 2. Doch darf hierdurch das Schiff nicht am Aussegeln gehindert werden (SchVermG Art. 7 Satz 2).

<sup>89)</sup> Die Vereinigung mehrerer Grundstücke desselben Eigentümers zu einer Grundbucheinheit resp. die Aufteilung eines Grundstücks in mehrere Einheiten ist zulässig (LNO Art. Art. 311, 312).

Das Registerblatt hat 4 Abteilungen<sup>90)</sup> (SchHpG Art. 26 Abs. 1). Die I. Abteilung ist für die genaue Bezeichnung des Schiffes bestimmt, die II. zur Individualisierung des Schiffseigentümers; die III. dient der Feststellung der Schiffshypotheken, die IV. ist für die Kundbarmachung der Verfügungsbeschränkungen und der Zwangssicherung bestimmt. Alle Veränderungen sind in die betreffende Abteilung einzutragen.

Jede Eintragung im Schiffsregister hat zu enthalten<sup>91)</sup>:

1. Jahr und Ordnungsnummer des Journalvermerks über den auf Eintragung gerichteten Beschluss des Registerbeamten<sup>92)</sup>;
2. die Bezugnahme auf die ihr zugrundeliegenden Urkunden<sup>92)</sup>;
3. eine Ordnungsnummer, die fortlaufend für jede Abteilung des Registerblattes geführt wird.

### I. Abteilung (»Beschreibung des Schiffes«).

Es sind anzugeben (SchHpG Art. 27 Ziff. 1):

- a) Genaues Datum der Registrierung des Schiffes. Der Hinweis auf den zu Grunde liegenden Beschluss der Registerbehörde ist hier von besonderer Wichtigkeit, weil er die Zuerkennung des formellen Flaggenrechts einschliesst (vgl. S. 31).
- b) Der Name des Schiffes, falls es früher andere Namen führte, so die letzten zwei. Die Benennung des Schiffes steht im freien Belieben des Eigentümers<sup>93)</sup>. Die Wahl eines bereits eingetragenen Namens ist nicht verboten<sup>94)</sup>. Namensänderungen sind nur mit Zustimmung des Finanzministers gestattet<sup>95)</sup>; falls das Schiff pfandbelastet ist, so ist darüber hinaus die Zustimmung der Hypothekengläubiger erforderlich (SchHpGInstr Art. 18).
- c) Die Bestimmung des Schiffes: Fracht- oder Passagierschiff; die Gattung desselben<sup>96)</sup>; Anzahl der Masten, der Decks, Anzahl und Typ der Schiffsmaschinen — Leistung und PS, Anzahl und Typ der Kessel, Art des Antriebes.
- d) Flaggensignalement und Radiounterscheidungssignal.

<sup>90)</sup> Siehe das Formular (Anlage II S. 78 f.). So auch das Grundbuchblatt, doch ist der Aufbau des Inhalts ein unterschiedlicher.

<sup>91)</sup> SchHpG Art. 29 Ziff. 1, 2; Art. 30.

<sup>92)</sup> Vgl. S. 19 Anm. 52. Ziff. 3, resp. 1.

<sup>93)</sup> Von selbst versteht sich, dass der Name nicht eine Bedeutung haben darf, die dem Recht, den guten Sitten, oder der ordre publique widerspricht.

<sup>94)</sup> Im Rechtsverkehr jedoch wegen der kaufmännischen Individualisierungstendenz selten. Soweit jedoch die Namenswahl einen Verstoß gegen das Verbot unlauteren Wettbewerbes involviert, kann auf Unterlassung, ev. neben Schadensersatz, geklagt werden.

<sup>95)</sup> In diesem Fall wird allerdings in praxi die Wahl eines Namens die ein Schiff desselben Heimathafens bereits führt, nicht gestattet.

<sup>96)</sup> Mangels anderer Vorschriften ist die Angabe, ob Dampfschiff, Motorschiff oder Segler als ausreichend anzusehen.

Beide werden vom Seedepartement für das Schiff zudiktiert.

- e) Heimathafen (darüber s. S. 33 f.).
- f) Hauptausmasse und Tonnage lt. Messbrief, sowie das wesentliche Baumaterial<sup>97)</sup>. Alle lettländischen Schiffe müssen im Inlande vermessen sein<sup>98)</sup>. Kann die genaue Vermessung nicht ausgeführt werden, weil das Schiff geladen hat, so wird eine annähernde Vermessung vorgenommen (SchVermG Art. 2 Abs. 2). Diese ist zur Registrierung ausreichend, da nur die »Hauptausmasse« angegeben werden müssen<sup>99)</sup>.
- g) Jahr und Ort der Erbauung des Schiffes. Das Schergewicht ist auf die Zeitbestimmung zu legen, da sie den Wert des Schiffes oft massgebend bestimmt. Ist die genaue Zeitbestimmung nicht möglich, so ist die wahrscheinliche einzutragen. Das Nämliche gilt, wenn auch in geringerem Masse, für die Ortsangabe. Bei Unmöglichkeit näherer Angabe wird auch schon die Bezeichnung des Staates, in dem die Erbauung stattfand, als ausreichend anzusehen sein.
- h) Anzahl der wasserdichten Schotten, Schiffsboden.
- i) Klassifikation resp. Seetüchtigkeit. Diese ist bei Passagierschiffen alljährlich zu prüfen, bei Frachtschiffen alle 2 Jahre (SchKontrG Art. 51 Abs 2 Ziff. 1, 2).
- k) Veränderung der Angaben in den bisherigen Punkten<sup>100)</sup>. Insbesondere muss jeder, die Tonnage verändernde Umbau angezeigt werden, was vom Gesetz unter Strafan drohung vorgeschrieben wird (SchVermG Art. Art. 4, 5).
- l) Ausschluss des Schiffes aus dem Register. Näheres Seite 71 ff.

## II. Abteilung. (»Schiffseigentümer«).

Einzutragen sind (SchHpG Art. 17 Ziff. 2):

- a) Der volle Name des Schiffseigners resp. aller Miteigentümer; ist Eigentümer eine juristische Person<sup>101)</sup>, so ihr voller Name; bei offenen Handelsgesellschaften, Kom-

<sup>97)</sup> Die Angabe: Eisen, Stahl oder Holz gilt als ausreichend.

<sup>98)</sup> Siehe S. 25 Anm. 88 und 86.

<sup>99)</sup> Da auf Grund der annähernden Vermessung nur ein vorläufiger Messbrief ausgestellt wird, ist das Schiff in der Folge endgültig zu vermessen und der Messbrief der Registerbehörde zwecks Berichtigung vorzustellen (SchKontrG Art. 3). — Über das Nachprüfungsrecht des Seedepartements und der Hafenbehörden s. S. 25.

<sup>100)</sup> Hierunter sind Veränderungen unter i) nur insoweit zu verstehen, als sie nicht den Verlust der Seetüchtigkeit zur Folge haben (vgl. S. 71).

<sup>101)</sup> Vgl. S. 22 Anm. 68. Die Kommanditgesellschaft auf Aktien und die GmbH. sind dem lettländischen Recht unbekannt (Loeber Grundriss S. 159/160).

manditgesellschaften — die vollen Namen der persönlich haftenden Gesellschafter. Dass im Falle der Partenreederei auch der Korrespondentreeeder genannt werden muss, ist vom Gesetz nicht vorgeschrieben, aber auf Grund der Registerpraxis erforderlich.

- b) Die Staatszugehörigkeit der genannten physischen oder juristischen Personen; ihr ständiger Wohnsitz; »unter Umständen auch der Sitz des Vorstandes der Gesellschaft« — damit ist offensichtlich die Registerbehörde befugt worden, diese Angabe nach eigenem Ermessen zu verlangen<sup>102</sup>).
- c) Bei Miteigentum der Umfang jedes einzelnen ideellen Anteils (vgl. LBGB Art. 927).
- d) Die causa des Eigentumsrechts an Schiff oder Part.
- e) »Veränderungen im Eigentumsrecht am Schiff«. Hierunter können nur die Veränderungen im Umfang des Rechtes oder aber in der Person verstanden werden, nicht aber die Beschränkung der Verfügungsmacht. Denn diese ist nur eine Ausdrucksform des Eigentumsrechts. Lediglich die Zwangsvermerkung des Eigentumsanspruchs ist kraft Gesetzesvorschrift in die Abteilung 2 einzutragen (SchHpG Art. 67 Abs. 1) und offenbar unter Pkt. e) (vgl. S. 29 f.).

### III. Abteilung. (»Pfandschulden«) SchHpG Art. 27 Ziff 3:

Hierher gehören alle Eintragungen über Entstehung; Gestaltung und Erlöschen der Schiffshypothek, wie auch der Vermerk über die Abtretung derselben (vgl. SchHpG Art. 10 Abs. 2). Insbesondere hat die originäre Eintragung der Schiffshypothek zu enthalten: den Rechtsgrund (Rechtsgeschäft, rechtskräftiges Urteil), die Bezeichnung des Gläubigers, Kapitalsumme und Höhe der Prozente, falls solche vereinbart waren (SchHpG Art. 29 Ziff. 2 Abs. 2)<sup>103</sup>).

<sup>102</sup>) Die Registerpraxis hat dies zur steten Regel gemacht.

<sup>103</sup>) Die Frage, ob die Pfandrechte der Schiffs- und Bodmereigläubiger eintragungsfähig sind, ist, ganz abgesehen davon, dass sie ausserhalb des Schiffsregisters rechtswirksam entstehen, zu verneinen. Denn beide lassen ihrem Wesen nach kein Recht am Schiff entstehen: das Schiffsgläubigerrecht ist ein gesetzliches Pfandrecht am Schiffvermögen, das Objekt des Bodmereipfandrechts aber bestimmt sich nach der Parteivereinbarung. Gerade diese ist aber vom SchHpG ausgeschlossen (Art. Art. 3, 4). Ferner können durch Schiffsgläubigerrecht — auch der Bodmereigläubiger geniesst ein solches — nur Ansprüche aus seerechtlichen Tatbeständen — aus der »Verwendung des Schiffes zur Seefahrt« gesichert werden. Gerade hiervon hat aber das SchHpG abgesehen (Art. 1 Satz 1). Da endlich das »Gesetz über Schiffshypotheken und Schiffsgläubigerrecht« diejenigen Ansprüche, die durch letzteres gesichert sind, aufzählt (Art. 56), ihre Eintragungsfähigkeit jedoch nirgends auch nur andeutet, so erscheint eine solche Eintragung als ausgeschlossen (vgl. auch

IV. Abteilung. (»Belastungen des Schiffes«) SchHpG  
Art. 27 Ziff. 4:

Der gesetzlichen Aufzählung nach sind einzutragen:

1. Die Zwangsvermerke zur Sicherung<sup>104)</sup> von strittigen und unstrittigen Ansprüchen privater und öffentlicher<sup>105)</sup> Rechtsträger.
2. Der Zwangsversteigerungsvermerk<sup>106)</sup>.
3. »Alle übrigen Beschränkungen des Eigentumsrechts«.

Hierzu ist zu sagen: der Gesetzgeber hat offenbar bei der Formulierung der Vorschrift unter Punkt 3 das Hauptstück gleichen Titels des LBGB (Art. Art. 927 ff.) im Auge gehabt. Nach dem LBGB ist einer »Beschränkung des Eigentums« jede Rechtsgestaltung, die eine Einschränkung der absoluten Freiheit der dinglichen Verfügungsmacht bewirkt<sup>107)</sup><sup>108)</sup>. Nach der Fassung vom Jahre 1928 sollte die Abt. IV. des Registerblattes m. E. — abgesehen von Miteigentum und Pfandrecht — alle<sup>109)</sup> »Beschränkungen des Eigentums« enthalten, unabhängig einerseits von der Art ihrer Begründung — durch Rechtsgeschäft oder im Zwangswege, und unabhängig andererseits vom Ausmass ihrer Wirkung — teilweise oder völlige<sup>110)</sup> Verfügungsbeschränkung<sup>111)</sup>. Insbesondere waren hierher der Versteigerungsvermerk, der Konkursvermerk und

---

S. 49). Die Zulässigkeit der Vermerkung ganz bestimmter Schiffsgläubigerforderungen (Art. 56) ändert hieran nichts, da dieser Vermerk ausschliesslich prozessuale Bedeutung hat (S. 65). Näheres über den Unterschied zwischen Schiffsgläubigerrecht, Bodmereipfandrecht und Schiffshypothek bei v. Samson S. 45 ff.

<sup>104)</sup> Näheres über die Zwangssicherung S. 58 ff.

<sup>105)</sup> Das Gesetz braucht ungenau den Ausdruck »Verwaltungsbehörden«.

<sup>106)</sup> Näheres S. 62 f.

<sup>107)</sup> LBGB Art. Art. 871 ff., 942 Satz 1 gegenüber 927 ff., 953 ff., 979. Miteigentum, Pfandrecht und Servitut sind also »Beschränkungen«.

<sup>108)</sup> Siehe dazu die Kritik Erdmanns, II. S. 8 f., 19 f.

<sup>109)</sup> Siehe besonders die nähere Bestimmung »übrigen« unter Ziff. 3.

<sup>110)</sup> Solche Wirkung hat kraft des Prioritätsgrundsatzes die Zwangseintragung des Eigentumsanspruchs, des Versteigerungsvermerks und des Konkursvermerks; in allen 3 Fällen hat gleichzeitig Besitzentziehung zu erfolgen (S. 59, 62 f., 67 f.). Ihrem Rechtsinhalte nach schliessen die ersten beiden Eintragungen weitere freiwillige Verfügungen des Schiffseigentümers aus, der Konkursvermerk jedoch jegliche neue Verfügung. Demgemäss wird der Registerbeamte angewiesen, solche Verfügungen — da sie nichtig (LBGB Art. 956) — nicht einzutragen. Das wird in mangelhafter Form in SchHpG Art. 28 Abs. 2 bestimmt (vgl. dagegen LNO Art. 317 Satz 1).

<sup>111)</sup> Hinsichtlich der Zwangseintragungen vgl. Loeber OstR 1929 S. 71 Anm. 28. Art. 67 in der alten Fassung kann m. E. nicht als Hinweis auf eine unterschiedliche Behandlung dieser Vermerke im Sinne des heutigen Art. 67 gewertet werden.

die Zwangsvermerkung des Eigentumsanspruchs zu zählen (s. SchHpG Art. 28). Die Abteilung II. dagegen diene neben der Feststellung des Eigentümers, ausschliesslich der Feststellung des Eigentumsrechts an sich (SchHpG Art. 27 Ziff. 2). Was in der Abt. II. in positiver Weise festgestellt wurde, sollte also in der Abt. IV negativ ergänzt werden.

Gemäss der Neufassung der Art. Art. 65 ff. SchHpG ist nun die Zwangsvermerkung des Eigentumsanspruchs in die Abt. II. einzutragen. Offenbar nach dem Vorbild des Grundbuchs (LNO Art. 321 Ziff. 2a). Hinsichtlich des Versteigerungs- und Konkursvermerks wurde Gleiches<sup>112)</sup> jedoch nicht vorgeschrieben. Dadurch wurde einerseits die bisherige einheitliche Bestimmung der Abt. IV durchbrochen, nicht durchgeführt wurde jedoch andererseits der Gedanke des Grundbuchsrechts, — dass die rechtsgeschäftlich begründeten Veräusserungsverbote und diejenigen Zwangsverbote, die völlige Verfügungsbeschränkung bewirken, in die Abt. II (»Eigentümer«) einzutragen sind<sup>112)</sup>.

De lege lata wird man zum Schluss kommen müssen, dass die Abt. IV des Registerblattes die dargelegte Bestimmung behalten hat, ausgenommen für die Zwangsvermerkung des Eigentumsanspruchs<sup>113)</sup>.

In der gesetzlichen Aufzählung der einzutragenden dinglichen Rechte sind nicht ausdrücklich<sup>114)</sup> genannt:

- 1) Der Niessbrauch, dessen Zulässigkeit sich zweifelsfrei aus LBGB Art. 1200 ergibt. Nach dem Gesagten wäre er in die Abt. IV einzutragen.
- 2) Pfandrecht und Niessbrauch an diesen zwei beschränkten Sachenrechten<sup>115)</sup>. Einzutragen wären sie in diejenige Abt., welche das belastete Recht enthält.

Weitere dingliche Rechte sind am Schiff als Fahrnissache nicht möglich<sup>116)</sup>.

<sup>112)</sup> Siehe LNO Art. Art. 316 Ziff. 1, 2 mit 321 Ziff. 2.

<sup>113)</sup> De lege ferenda erscheint eine Abkehr von der veralteten Begriffsbildung des LBGB notwendig (vgl. S. 29 Anm. 108). Im übrigen wäre m. E. die Abt. II der Registerfolie in Anlehnung an die Abt. II des Grundbuchblattes zu redigieren, während die Abt. IV des Registers der Eintragung der Zwangsvermerke — ausgenommen die in Art. 28 Abs. 2 SchHpG genannten — dienen könnte.

<sup>114)</sup> Zwecks Wirksamkeit Dritten gegenüber müssen sie eingetragen werden.

<sup>115)</sup> Sie sind zulässig lt. LBGB Art. Art. 1335; 1200 mit 925, 535.

<sup>116)</sup> Eine Vormerkung dinglicher Rechte gemäss frei erteilter Eintragungsbewilligung ist unbekannt. Zulässig ist eine solche nur in der Form eines Sicherungsvermerks gemäss Gerichtsentscheid (Sicherungsverfügung, Feststellungsurteil); zugrundeliegen kann auch ein Testament.

## Die Bedeutung in öffentlich-rechtlicher Hinsicht.<sup>117)</sup>

Durch die Registrierung eines Schiffes wird dessen Eigenschaft als nationalisiertes Seehandelschiff formell deklariert, während gleichzeitig durch genaue Angabe der wesentlichen Tatsachenlage die Identität<sup>118)</sup> des Schiffes festgestellt wird.

Nach der Registrierung wird für das Schiff zwei Dokumente, Flaggenpatent und Schiffszertifikat ausgestellt (LFIG Art. 2 Abs. 2)<sup>119)</sup>. Während Nachweis des Flaggenrechts die Funktion des ersteren ist, dient letzteres zum Nachweis der Rechts- und Tatsachenlage am Schiff. Jedoch ist diese Unterscheidung keine ausschliessliche: im Flaggenpatent sind auch die Schiffshypotheken zu vermerken, (SchHpG Art. 50 Abs. 2), andererseits dient das Schiffszertifikat als Eigentumsdokument nur Personen, denen das formelle Flaggenrecht erteilt ist (s. SchHpG Art. 88)<sup>120)</sup>.

Das Flaggenpatent gibt die Legitimation und damit die Befugnis zur Führung der Staatsflagge (vgl. LFIG Art. 2). Die Registrierung an sich gewährt dieses Recht noch nicht, da die Flagge als zwischenstaatlich gültiges Erkennungszeichen nur von legitimationsfähigen Schiffen geführt werden darf<sup>121)</sup><sup>122)</sup>.

Zur Führung der Flagge besteht ein Recht, aber keine Pflicht, da letzteres vom Gesetz nirgends auch nur angedeutet wird. In der Rechtswirklichkeit ist diese Frage jedoch von geringer Bedeutung, da flaggenlose Schiffe ausserhalb des Völkerrechts stehen<sup>123)</sup>, das Setzen der Flagge in den üblichen Fällen also im eigensten Interesse des Schiffers liegt.

Vor der Registrierung darf die Staatsflagge nur in einem Falle geführt werden: erwirbt ein lettländischer Bürger im Auslande ein Schiff ausländischer Flagge, so erteilt der lett-

<sup>117)</sup> Auf die Bedeutung im Vollstreckungsverfahren soll erst nach der Darstellung der privatrechtlichen Bedeutung des Schiffsregisters eingegangen werden, da diese prozessualen Vorschriften der bürgerlichen Rechtslage zu dienen bestimmt sind.

<sup>118)</sup> Vgl. S. 18. Diesem Zweck dienen insbesondere die unter b) auf S. 26 genannten Vorschriften.

<sup>119)</sup> Also 2 Legitimationspapiere; wohl in — allerdings rein äusserlicher — Anlehnung an die ehem. russ. HO (s. S. 13 Anm. 18).

<sup>120)</sup> Die Vereinheitlichung durch Schaffung eines Dokuments erscheint wünschenswert.

<sup>121)</sup> Internationale Rechtsauffassung (vgl. Kroehling S. 36 ff.).

<sup>122)</sup> Nur Binnen-, Küsten- und Seeschiffe unter 20 Bruttoregistertons, die praktisch für den Hochsee-, d. h. zwischenstaatlichen Verkehr nicht in Frage kommen, sind ohne Flaggenpatent zur Führung der Staatsflagge befugt. Alle diese Schiffe sind in einem besonderen Verzeichnis zu führen, welches nur Verwaltungszwecken dient.

<sup>123)</sup> s. Wagner S. 154, Wüstendörfer S. 110.

ländische Konsul nach eingehender Prüfung des materiellen Flaggenrechts und des Seetüchtigkeitszeugnisses (KonsR Art. 125 Ziff. 2 a, b) ein vorläufiges Flaggenpatent<sup>124)</sup>, in welchem der Heimathafen bezeichnet und die Verpflichtung eingetragen wird, das Schiff vor Ablauf der Flaggenführungsfrist in Lettland zu registrieren (LFIG Art. 13)<sup>125)</sup>. Die Frist beträgt: 1 Jahr für Schiffe innerhalb der europäischen Gewässer, sowie des Mittelländischen, Schwarzen und Asowschen Meeres, und 2 Jahre für Schiffe ausserhalb derselben (LFIG Art. 12). Notfalls kann der Konsul die Frist um 6 Monate verlängern, deren Verstreichenlassen den endgültigen Verlust des formellen Flaggenrechts nach sich zieht<sup>126)</sup> (LFIG Art. 14).

Die genannte Verpflichtung mit gleichzeitiger Bestimmung des Heimathafens lässt also die öffentlichrechtliche Bedeutung der Registrierung bereits im voraus wirksam werden, wenn auch befristet (vgl. KonsR Art. 125 Ziff. 4).

Bei normaler Rechtslage, d. h. zu Friedenszeiten, schafft das Flaggenpatent als Nachweis der Nationalisierung und somit der Flaggenbefugnis im Auslande formelle Wahrheit. Dieser Satz ist international anerkannt, da kein Staat es einem anderen zugestehen kann, die von ihm erteilte Befugnis zur Führung des Hoheitszeichens auf die materielle Rechtmässigkeit hin nachzuprüfen<sup>127)</sup>. Das Prüfungsrecht des Auslandes beschränkt sich daher ausschliesslich auf die formelle Seite<sup>128)</sup>. Eine Ausnahme ist nur zulässig im Wege internationaler Rechtshilfe auf ausdrückliches Ersuchen der zuständigen Stellen des Heimatstaates. Im Kriegsfalle dagegen muss die Wirkung formeller Wahrheit wegfallen: da in den kriegführenden Staaten die Tendenz zur Flucht unter die neutrale Flagge stets vorhanden ist, so haben diese Staaten ein völkerrechtlich anerkanntes Interesse an der materiellen Richtigkeit der Flaggenpatente Neutraler<sup>129)</sup>. Über die Rechtmässigkeit der Flaggenbefugnis entscheiden die Prisengerichte. Wohl im

<sup>124)</sup> Nur dieses, nicht auch ein Schiffszertifikat. Hiervon hat der Konsul die Registerbehörde umgehend zu benachrichtigen (LFIG Art. 13 Anm.).

<sup>125)</sup> Notfalls kann die Registrierung im Postwege beantragt werden (LFIG Art. 14 Abs. 2).

<sup>126)</sup> Das materielle Flaggenrecht bleibt hiervon unberührt, da die formelle Flaggenbefugnis für ein bestimmtes Schiff eines bestimmten Reiders erteilt wird, nicht aber für den Reeder selbst (s. Formulierung des LFIG Art. 14). Für ein anderes Schiff desselben Reiders wird daher das formelle Flaggenrecht ebensowenig verweigert werden können, wie für das nämliche Schiff unter einem anderen Reeder. Die Umbenennung des Schiffes allein kann und soll diese Wirkung offenbar nicht haben (vgl. das auf S. 26 unter b) Gesagte).

<sup>127)</sup> Herrschende Auffassung; s. Wüstendörfer S. 146 und die dort in Anm. 18 zit. Literatur, auch Kroehling S. 39 f.

<sup>128)</sup> Vgl. Peters S. 13 f.

<sup>129)</sup> Siehe Perels S. 186 ff.

Hinblick darauf dürfen die lettländischen Konsuln für Handelsschiffe kriegführender Staaten, »die mittelbar oder unmittelbar in das Eigentum lettländischer Bürger übergegangen sind« ein vorläufiges Flaggenpatent ausschliesslich mit Zustimmung des Seedepartements erteilen (KonsR Art. 125 Ziff. 1). Das lettländische Flaggenpatent soll also auch zu Kriegszeiten materiell richtig sein.

Im Inlande schafft das Flaggenpatent, wie auch das Schiffszertifikat und der Registerinhalt — soweit sie öffentlichrechtlich erheblich sind — nur die Rechtsvermutung materieller Richtigkeit, da der Staat, der die Flaggenbefugnis erteilt, jederzeit berechtigt sein muss, ursprüngliche<sup>130)</sup> oder später eingetretene materielle Mängel in diesem Recht geltend zu machen. Das gleiche Recht ist auch den konsularischen Vertretern im Auslande zuzusprechen. Das vermutete Recht wirkt also nur so lange, als es von den zuständigen staatlichen Stellen unbestritten bleibt. Eine Beweislastverschiebung für letzteren Fall schafft die genannte Vermutung jedoch nicht.

Wird die Flagge von einem nicht oder nicht mehr dazu Befugten geführt, so hat im Auslande der Konsul hiervon das Aussenministerium, das Seedepartement und die zuständige ausländische Behörde zu benachrichtigen; die Entscheidung erfolgt nach Lage der Dinge, evtl. gemäss Anweisung der Regierung (KonsR Art. 128).

Hinsichtlich der Rechtsanwendung wirkt die Nationalisierung dahin, dass ausserhalb der territorialen Gewässer ausländischer Staaten das Heimatrecht gilt. Durch internationale Konventionen und Brauch wird jedoch in vielen Fällen das Heimatrecht auch im ausländischen Rechtsgebiet anerkannt, vor allem bei bürgerlichen Streitigkeiten innerhalb des Schiffs-personals<sup>131)</sup>.

Endlich begründet die Registrierung die Pflicht<sup>132)</sup>, alle Veränderungen die öffentlichrechtlich erheblich sind, anzuzeigen; zur Erreichung dieses Zweckes ist einerseits Strafdrohung gesetzt, andererseits dem Seedepartement und den Hafenbehörden das Recht jederzeitiger Nachprüfung erteilt (SchVermG Art. Art. 4, 5, 7 Satz 2, SchKontrG Art. 58 Abs. 2).

Insbesondere: d e r H e i m a t h a f e n .

Wie die geographische Lage einer Liegenschaft deren staatliche Zugehörigkeit bestimmt, so ist der Heimathafen der geo-

---

<sup>130)</sup> Das hat im Falle arglistiger Täuschung der zuständigen Behörde — in der Regel wird es die Registerbehörde sein — ebenso zu gelten wie im Falle der Nichtbeachtung solcher Mängel seitens der Behörde selbst.

<sup>131)</sup> Näheres Kroehling S. 38.

<sup>132)</sup> Vgl. über die Eintragungspflicht S. 18.

graphische Ort, der das Schiff als staatlich geschütztes Gut, das »ganz besonders beweglich ist«<sup>133)</sup> mit dem Heimatstaat rechtlich verbindet<sup>134)</sup>. Die Bestimmung eines Heimathafens für jedes Schiff stellt somit eine öffentlichrechtliche Notwendigkeit dar, unabhängig von etwaiger Registrierung. Durch die Registrierung des Schiffes wird jedoch der Heimathafen öffentlich kundbar gemacht.

In der Frage, wonach der Heimathafen zu bestimmen ist, schreibt das Gesetz ein zweifaches vor: 1) Bis zur Registrierung gilt als Heimathafen derjenige Hafen, in dem der Reeder seinen ständigen Wohnsitz hat, resp. der diesem nächstgelegene Hafen. Im Falle der Partenreederei ist ausschliesslich der Wohnsitz des Korrespondentreeders massgeblich (LFIG Art. 5 Satz 2, 3). 2) Abgesehen davon gilt als Regel: wird das Schiff registriert, oder verpflichtet sich der Reeder durch Nachsuchen um ein vorläufiges Flaggenpatent zu künftiger Registrierung, so gilt als Heimathafen ausschliesslich der im Register bzw. im vorläufigen Flaggenpatent als solcher bezeichnete Hafen (LFIG Art. 5 Satz 1, 4)<sup>135)</sup>.

Abgesehen von der unter 1) genannten Fällen ist die Wahl des Heimathafens — da jegliche Einschränkung fehlt — ausschliesslich dem freien Ermessen des Reeders überlassen, und es ist ihm folgerichtig auch ein späterer Wechsel des Heimathafens völlig freigestellt<sup>136)</sup> (s. LFIG Art. 9)<sup>137)</sup>. War jedoch das Schiff verpfändet, so ist — ausnahmsweise — der Wechsel des Heimathafens nur mit Zustimmung der Schiffshypothekengläubiger gestattet (SchHpG Art. 9).

Die Registereintragung des Heimathafens begründet also nur im Falle der Partenreederei eine widerlegbare Vermutung, im Regelfalle jedoch schafft sie eine praesumptio juris et de jure<sup>138) 139)</sup>.

<sup>133)</sup> Mittelstein S. 1.

<sup>134)</sup> Wüstendörfer S. 135. An diese Überlegung haben sich seit jeher rechtliche Folgerungen geknüpft, die in Gesetz und Gewohnheitsrecht ihren Niederschlag fanden. Ein näheres Eingehen hierauf läge ausserhalb des Rahmens. Über die geschichtliche Entwicklung s. Rehme, insond. S. 169.

<sup>135)</sup> Zwar bietet das Gesetz insofern eine Schwierigkeit, als es gemäss der früheren Rechtslage bestimmt: »als Heimathafen gilt der Hafen, in dem das Schiff registriert ist« (LFIG Art. 5 Satz 1); da aber alle lettländischen Häfen seit dem J. 1928 einen Registerbezirk bilden, der Begriff des Heimathafens jedoch unverändert geblieben ist, so ist diese Vorschrift mangels entsprechender Abänderung im dargelegten Sinne zu lesen, vgl. SchHpG Art. 27 Ziff. 1 e.

<sup>136)</sup> Trotzdem wirkt die Eintragung des Heimathafens m. E. nicht konstitutiv, vgl. S. 41 Anm. 166.

<sup>137)</sup> Für die Interpretation dieser Vorschrift gilt das zu LFIG Art. 5 Satz 1 Gesagte.

<sup>138)</sup> Im Gegensatz zum Falle der Partenreederei kann hier also Glaubhaftmachung nicht verlangt werden.

<sup>139)</sup> In der Rechtswirklichkeit hat die zweifache Bestimmung des

# Die Bedeutung in privat-rechtlicher Hinsicht.

## 1. Vermutung und öffentlicher Glaube.

Das Schiffsregister ist schlechthin öffentlich (SchHpG Art. 34). Diese Überlegung führt notwendig zur Vermutung von der Kenntnis des Registerinhalts, die — um gleiches Recht für alle zu schaffen — nicht widerlegt werden kann (vgl. Gassmann-Nolcken S. 262).

Das Schiffsregister stellt die gesamte Rechtslage und die wesentliche Tatsachenlage am Schiff fest. Die verschiedene Natur beider Arten von Eintragungen erfordert getrennte Behandlung.

### A. Die Rechtslage.

Der Übersichtlichkeit halber ist vorwegzunehmen: dingliche Rechte am Schiff<sup>140)</sup> oder an dinglichen Rechten entstehen nur durch Eintragung im Schiffsregister. Erwerbsarten kraft Gesetzes — daher nicht eintragungsbedürftig — bestehen nur für das Eigentumsrecht. Dingliche Wirkung gegen alle Dritten haben jedoch ausschliesslich die im Schiffsregister eingetragenen Rechtsbeziehungen, gleichviel ob sie dinglicher oder schuldrechtlicher Natur sind.

#### a) Das Wesen der Eintragung.

Jede Rechtsbeziehung, die durch den staatlichen Formakt der Eintragung in ein hierzu bestimmtes Buch — Korroboration genannt — gestaltet wird, hat zweifache Natur: eine formelle und eine materielle.

Die Vorschriften über die Korroboration hat das Gesetz unter die Überschrift »...Bestätigung der Rechtsgeschäfte« gestellt<sup>141)</sup>, wobei es betont: »die Korroboration eines Rechts-

Heimathafens keine Schwierigkeiten zeitigt, da der Reeder aus nahe liegenden kaufmännischen Gründen den Heimathafen regelmässig nach dem Sitz seiner Reedereileitung bestimmt. Umso mehr erscheint die gesetzliche Anerkennung dieses Brauches — über den Fall der Partenerederei hinaus — erforderlich.

<sup>140)</sup> Für das Pfandrecht der Schiffsgläubiger gilt das Darzulegende nicht, vgl. S. 28 Anm. 103. Ebenso kann auf das gesetzliche Niessbrauchsrecht kraft Familien- und Erbrechts hier nicht näher eingegangen werden: die im LBGB gegebenen Vorschriften gelten entsprechend auch hier.

<sup>141)</sup> LBGB Art. Art. 3002 ff. Ihrem Wesen nach sind diese Vorschriften auch auf das Schiffsregister anzuwenden (s. S. 17 f.)

geschäfts setzt die bereits vollzogene Abschliessung desselben voraus« (Art. 3002). Hieraus folgt, dass die Korroborations nicht mehr und nicht grössere Rechte verleihen kann, als das Grund-(Kausal-)geschäft sie zu geben vermag. Folgerichtig sieht das Gesetz in der Eintragung des Grundgeschäfts das Haupterfordernis des Korroborationsaktes (SchHpG Art. Art. 27 Ziff. 2 d; 29 Abs. 2).

Die »Bestätigung« durch Korroborations ist ihrem Wesen nach eine formale (S. 21). Kraft dieser Eigenschaft heilt sie etwaige, nicht wesentliche Formmängel des Grundgeschäfts<sup>142)</sup>. So in allen Fällen, in denen dem Grundgeschäft durch Beurkundung nur gesteigerte Beweiskraft verliehen werden soll<sup>143)</sup><sup>144)</sup> — das Beurkundungserfordernis also auf Sollvorschrift beruht. Für SchHpG Art. 39 (Hypothekbelastung) ergibt sich das zweifelsfrei aus Anordnung und Fassung dieser Vorschrift. Im gleichen Sinne ist auch SchKfG Art. 6 zu lesen, da sich die Mussvorschrift dieser Norm nur auf die Schriftlichkeit bezieht<sup>145)</sup><sup>146)</sup>.

Über das Gesagte hinaus ist der Korroborations heilende Wirkung versagt. Das Schiffsregister kann daher bereits im Zeitpunkt der Eintragung oder erst in der Folge materiell unrichtig werden: in beiden Fällen durch Abweichung von dem zugrundeliegenden Rechtsverhältnis, im erstgenannten auch durch Fehleintragung seitens der Registerbehörde. Kraft der Bestätigungswirkung der Eintragung bleibt das Schiffsregister jedoch richtig falls:

1. eine Rechtsbeziehung an anderer Stelle im Register eingetragen wird, als gesetzlich vorgesehen: da die materiellen Vorschriften nur das Schiffsregister als solches nennen, so ist die Unterscheidung in Abt. usw. zwar für die Registerbehörde bindend, auf die Wirksamkeit der Eintragung jedoch ohne Einfluss;
2. eine Rechtsbeziehung eingetragen ist, die nicht zum Kreise der eintragungsfähigen gehört — der techni-

<sup>142)</sup> LBGB Art. 3016 Satz 1 analog. Für alle Ansprüche hieraus haftet der Registerbeamte (vgl. S. 21 f.).

<sup>143)</sup> Bukowski w. zu Art. 3016.

<sup>144)</sup> Ist jedoch die Beurkundung wesentlicher Bestandteil des Grundgeschäfts, was nach Aufhebung des LBGB Art. 2996 nur noch bei dahingehender Parteivereinbarung der Fall ist, so kann — da bei mangelnder Beurkundung das Grundgeschäft selbst nichtig ist — auch die Korroborations diesen Mangel nicht heilen (LBGB Art. 2999).

<sup>145)</sup> Dieser Schluss rechtfertigt sich ferner: a) aus der Aufhebung des LBGB Art. 2996; b) aus der Wesensanalogie zwischen Schiffsregister und Grundbuch, wobei das Grundbuchrecht das Beurkundungserfordernis nur als Sollvorschrift kennt (Gassmann-Nolcken S. 274).

<sup>146)</sup> Nur in den genannten 2 Fällen fordert die Registergesetzgebung Beurkundung.

sche Vorgang des Einschreibens kann dem Mangel der Bestätigungsfähigkeit nicht abhelfen: eine Eintragung im Rechtssinne ist nicht erfolgt.

Rechtsverleihend ist nach dem Gesagten allein das Grundgeschäft. War es anfechtbar oder nichtig, so leidet auch die Korroborations am gleichen Rechtsmangel<sup>147)</sup> (s. LBGB Art. 3016 Satz 2).

Die bedeutsamsten Sachenrechte am Schiff — Eigentum und Schiffshypothek — sollen, wie erwähnt nur eingetragen bzw. gelöscht werden, soweit der Anspruch durch eine Urkunde öffentlichen Glaubens<sup>148)</sup> erwiesen wird<sup>149)</sup>. Für das Niessbrauchsrecht ist Gleiches nicht bestimmt und daher nicht erforderlich; ebensowenig für die rechtsgeschäftlichen Veräußerungsverbote (LBGB Art. 2993). Schriftliche Abfassung des Grundgeschäfts ist stets erforderlich (LBGB Art. Art. 3002 Ziff. 1; 3020).

Die Gestaltung dinglicher Rechtslage setzt ein Grundgeschäft voraus, wird jedoch erst durch das Erfüllungsgeschäft vollzogen. Für registrierte Schiffe tritt an Stelle der Besitzübergabe die Eintragung im Schiffsregister. Die Eintragung bewirkt den Rechtsübergang auf Grund Eintragungsbevolligung des Verpflichteten und Eintragungsbeantragung<sup>150)</sup> des Berechtigten. Die Bewilligung wird ersetzt durch rechtskräftiges Erkenntnis.

Entsprechen Bewilligung und Beantragung den Formvorschriften, so besteht ein unstrittiger Anspruch gegen den Staat auf Vollziehung der Korroborations.

Entsprechendes gilt für die rechtsgeschäftlichen Veräußerungsverbote: sie gestalten zwar nicht die dingliche Rechtslage, wohl aber die dingliche Verfügungsmacht des Belasteten.

Zwangssichernde Eintragungen bedürfen der Eintragungsbevolligung des Belasteten nicht, da sie eine arrestatorische

<sup>147)</sup> Im Falle des Irrtums über dasselbe kann aber nur kondiziert werden (LBGB Art. 3680). Offenbar deshalb, weil der Veräußerungswille, wenn auch irrtümlich, vorlag.

<sup>148)</sup> Gegen solche ist nur die Fälschungseinrede zulässig (s. Bukowski ZPr S. 393 zu LZPO Art. Art. 633 f.)

<sup>149)</sup> Es muss also die notarielle Beurkundung oder die gerichtlich bestätigte Abschrift des rechtskräftigen Entscheides vorgelegt werden (s. SchKfG Art. Art. 6, 8; SchHpG Art. 39). Die Beurkundung hat gemäss den Vorschriften des LNO Art. Art. 146, 147 zu erfolgen.

<sup>150)</sup> Davon zu unterscheiden ist der Antrag im technischen Sinne: die Registerbehörde wird überhaupt nur auf Antrag tätig. Sind daher Eintragungsbevolligung und Antrag nur vom Veräußerer gestellt, so vollzieht sich der Rechtsübergang materiell erst durch Annahme seitens des Berechtigten. Die Registerbehörde muss jedoch auch die einseitige Veräußerungsverfügung eintragen, da jeder frei über sein Vermögen verfügen kann (vgl. SchHpG Art. 41).

Massnahme darstellen. Ihrem Wesen nach sind auch sie Veräusserungsverbote (Zwingmann Entsch. V. Nr. 719).

Bewilligung, Beantragung und Vollziehung der Eintragung stellen ein Rechtsgeschäft dar. Hierbei wirkt die Eintragung<sup>151)</sup> <sup>152)</sup>:

1. rechtsschaffend (konstitutiv): die Entstehung dinglicher Rechte und Anwartschaften ist an die Eintragung ins Schiffsregister geknüpft<sup>153)</sup> <sup>154)</sup>;
2. rechtsverstärkend: alle Veräusserungsverbote und das Eigentumsrecht kraft Gesetzes erlangen durch Eintragung Wirkung gegen Dritte<sup>155)</sup>;
3. rechtskündend (deklarativ): der abgeleitete Erwerb der Schiffshypotheken soll im Register eingetragen sein (SchHpb Art. 10 Abs. 2).

Das über die Eintragung Ausgeführte gilt entsprechend für die Löschung im Schiffsregister.

Wie ausgeführt, ist die Korroboration Bestätigung, ihre Wirkung kann daher den Rahmen des Grundgeschäfts nicht durchbrechen; Grundgeschäft und Korroboration sind materiell voneinander nicht zu lösen. Dennoch ist — zum Schutze der Buchrechtslage — eine Verselbständigung der Korroboration vom Gesetze gestattet: sind in einem einjährig befristeten Aufgebotsverfahren keine Widersprüche angemeldet, so wird das eingetragene Recht im Ausschlussurteil für rechtskräftig und unanfechtbar erklärt<sup>156)</sup>. Das Aufgebotsverfahren anhängig zu machen, ist den Parteien anheimgestellt (LBGB Art. 3019 Satz 2 analog).

<sup>151)</sup> Im Übrigen ist es notwendige Voraussetzung, dass eine wirksame Eintragungsbewilligung erteilt sei. Ist diese daher erst nach geschעהer Eintragung erteilt oder wirksam geworden, so tritt Erwerbsvollendung auch erst zu diesem Zeitpunkt ein; falls die Bewilligung Genehmigung ist, mit Rückwirkung auf den Zeitpunkt der Eintragung (LBGB Art. 2948).

<sup>152)</sup> Ausschliesslich prozessual und daher hier nicht zu betrachten wirkt der Vermerk lt. SchHpb Art. 56 (s. S. 65, 28 Anm. 103).

<sup>153)</sup> Insbesondere LBGB Art. 3016 Satz 1 analog. So gibt der Abschluss des Grundgeschäfts lediglich einen persönlichen Anspruch auf Erteilung der Eintragungsbewilligung. — LBGB Art. 3015 Satz 1 (analog) jedoch in ungenauer Fassung: der Anspruch auf die Korroboration selbst ist gegen die Registerbehörde, also den Staat, gerichtet.

<sup>154)</sup> SchKfG Art. 1; SchHpb Art. 37. Für den Niessbrauch gilt offenbar der gleiche Grundsatz: so für das Liegenschaftsrecht LBGB Art. Art. 3004 Abs. 1 mit 1264. Eigentums- und Hypothekerwerb ist im einzelnen später darzustellen.

<sup>155)</sup> Siehe insbes. SchKfG Art. 2, SchHpb Art. 28.

<sup>156)</sup> LBGB Art. 3019 Satz 1. Entstanden aus dem Institut der rechten Gewere zur »Ausschliessung aller Ansprüche Dritter« und zur »Sicherung und Befestigung des Eigentumsrechts« v. Bunge I. S. 216. Darunter fällt auch der Anfechtungsanspruch des Veräusserers.

## b) Vermutung.

Die Hauptbedeutung der Buchrechtslage in der Rechtswirklichkeit liegt in seiner Wirkung für den Rechtsverkehr, d. h. für Dritte.

Dritter im Rechtssinne ist zunächst nicht, wem ein eintragungsfähiger Anspruch fehlt; die Buchrechtslage kann ihn weder verpflichten noch berechtigen<sup>157)</sup>.

Dritter ist ferner nicht, wer die Unrichtigkeit des Schiffsregisters kennt. Für ihn ist materiell allein das Grundgeschäft massgebend: ein Sichberufen auf die ihm günstigere Buchrechtslage wäre unredlich, jedem aber steht nach allgemeinem Grundsatz die eigene Unredlichkeit entgegen<sup>158)</sup>.

Dritter ist daher nur, wer zumindest ein rechtsgeschütztes Interesse an der Buchrechtslage hat, deren etwaige Unrichtigkeit er nicht kennt.

Das SchKfG knüpft die Dinglichkeit des Eigentumsrechts ausschliesslich an die Eintragung im Schiffsregister<sup>159)</sup>. Für die beschränkten Sachenrechte gilt Gleiches: da sie nur kraft Eintragung entstehen, so ist auch ihre Dinglichkeit an die Eintragung gebunden. Endlich erlangen Veräusserungsverbote dingliche Wirkung gegenüber allen Dritten kraft Eintragung (LBGB Art. 959 analog). Verleiht ausschliesslich die Korroboration einem Recht oder Anspruch dingliche Wirkung, so folgt daraus einerseits, dass eine gesetzliche Vermutung für die materielle Richtigkeit des durch Eintragung «bestätigten Rechtsgeschäfts» streitet; da andererseits das Gesetz — im Umkehrschluss — den nichtbestätigten dingliche Wirkung verschliesst, so streitet die buchbegründete Vermutung für das Nichtbestehen eines gesetzlichen Eigentumserwerbes ebenso, wie für die Nichtexistenz eintragungsfähiger Rechtsverhältnisse<sup>160)</sup>. Endlich gilt regelmässig jeder bis zum Beweis des Gegenteils als redlich, daher streitet die Vermutung in ihrer negativen Wirkung dafür, dass weder der Buchlegitimierte

---

<sup>157)</sup> Die rein tatsächliche Bedeutung, die das Schiffsregister im Rechtsverkehr in hohem Masse hat: insbesondere zur Auskunft über die Kreditfähigkeit des Reeders, ist lediglich eine Reflexwirkung der Rechtsbedeutung.

<sup>158)</sup> LBGB Art. 2922; Bukowski II, zu Art. 2922.

<sup>159)</sup> SchKfG Art. 2 (LBGB Art. 813; Zwingmann VI Nr. 983).

<sup>160)</sup> Ob ihr Inhalt sich auf Bestellung eines dinglichen Rechts oder Verstärkung eines Veräusserungsverbots richtet, ändert an der schuldrechtlichen Natur des Rechtsverhältnisses nichts, (vgl. LBGB Art. 3015 mit S. 38 Anm. 153).

noch der Dritte die etwaige Unrichtigkeit der Buchrechtslage kennen<sup>161)</sup>).

Soweit die Vermutung streitet, brauchen weder der Buchlegitimierte noch der Dritte Behauptung oder Beweis anzutreten: die Behauptungs- und Beweislast trägt der Anfechtende.

### c) Öffentlicher Glaube.

Regelmässig gilt der Satz: niemand kann mehr Rechte erwerben, als ihm veräussert worden sind. Damit der Erwerber ein Recht erwirbt, muss also der Veräusserer verfügungsbeugt sein, und der Rechtsübergang sich formell fehlerfrei vollzogen haben. Letzteres zu prüfen ist der Erwerber regelmässig in der Lage, ersteres dagegen nur im Ausnahmefall. Zwar ist das Recht des Erwerbers vermutungsgeschützt, doch kann dieser Schutz zusammenbrechen. Die (präsumierte) Redlichkeit des Erwerbers schafft wohl den Vermutungsschutz, kann aber kein Recht entstehen lassen: Redlichkeit ist keine Erwerbsart.

Die folgerichtige Durchführung dieses Grundsatzes müsste für den Dritterwerber stete Rechtsunsicherheit schaffen. Diese Unbilligkeit verhütet das Gesetz: ist der Erwerber redlich, so erwirbt er vollwirksam das Recht, welches der Nichtberechtigte scheinbar übertrug. Die Redlichkeit wird also nur geschützt, soweit den Nichtberechtigten der Formschein einer Verfügungsmacht deckte: er muss daher im Schiffsregister als Berechtigter eingetragen sein. In solchem Fall steigert sich für den Erwerber die allgemeine Vermutung von der Veräusserungsmacht des Buchlegitimierten zum öffentlichen Glauben: die Vermutung ist unwiderlegbar geworden.

Im allgemeinen Fahrnisrecht führte dieser Gedanke zum Satz »Hand wahre Hand« (LBGB Art. 923); für registrierte Schiffe gründet er sich auf die zwingende Norm, dass Rechtswirksamkeit gegenüber Dritten ausschliesslich durch Korroboration erlangt wird (s. S. 39). Bis zu diesem Zeitpunkt erwirbt also der Dritte kraft der, ihm gegenüber fingierten Registerrichtigkeit, auch vom nichtberechtigten<sup>162)</sup> Buchlegitimierten ein vollwirksames Recht<sup>163)</sup>.

---

<sup>161)</sup> In der Rechtswirklichkeit wäre dem Dritten eine Nachprüfung der kausalen Rechtslage stets sehr beschwerlich, mitunter ganz unmöglich. Der Rechtsverkehr aber verlangt Sicherheit und Bequemheit (vgl. Rig. H. Arch. 1905 S. 146).

<sup>162)</sup> Infolge seiner Redlichkeit ist der Dritte nicht Pflichtnachfolger des Nichtberechtigten geworden.

<sup>163)</sup> So für das Liegenschaftsrecht z. B. Zwingmann Entsch. V. Nr. 833 L. VI. Nr. 982, 1005; Senat 1927 Nr. 167, 1931 Nr. Nr. 411, 1056; 1934 Nr. 33 u a.

Ausschlaggebend für den Erwerb vom Nichtberechtigten ist die Redlichkeit des Erwerbers. Sie muss daher im Zeitpunkt der Erwerbsvollendung vorhanden sein, regelmässig also dem der Eintragung<sup>164</sup>). Die Redlichkeit im Zeitpunkt der Eintragungsbeantragung ist, da das Gesetz schweigt, nicht ausreichend.

## B. Die Tatsachenlage.

Die den Eintragungen tatsächlich zugrundeliegenden Fakta, entstehen und ändern sich aus mannigfachen Gründen, aber naturgemäss stets ausserhalb des Schiffsregisters. Die Eintragungen sind also nachfolgend<sup>165</sup>) und daher stets kündender Art<sup>166</sup>). Das gilt gleichermassen für die Tatsachen im engeren Sinne, wie für die rechtserheblichen (s. S. 18)<sup>167</sup>).

Wohl sind die Eintragungen formell als erschöpfend zu verstehen, können jedoch keine Tatsachengewähr bieten. Ein guter Glaube kann also garnicht geschützt werden. Die Vermutung tatsächlicher Richtigkeit ist im Rechtsverkehr deswegen vorhanden, weil der Staat einen Anspruch auf die Richtigkeit der Eintragungen hat.

Der bürgerliche Rechtsverkehr hat diesen Anspruch nicht, ihm kann daher weder der Beweis der Unrichtigkeit gestattet noch ein Rechtsschutz gewährt werden<sup>168</sup>).

## 2. Das Eigentumsrecht.

»Als Eigentümer eines registrierten Seehandelsschiffs gilt lediglich die Person, auf deren Namen das Schiff im Schiffsregister ... eingetragen ist« (SchKfG Art. 1), wobei das Gesetz ferner ausdrücklich hervorhebt, dass das Eigentumsrecht Dritten gegenüber erst mit der Korroboration wirksam wird (SchKfG Art. 2, LFlG Art. 8). Von der Besitzübergabe, die

<sup>164</sup>) Siehe jedoch S. 38 Anm. 151.

<sup>165</sup>) So sind wesentliche Umbauten innerhalb von 6 Wochen anzu-melden (LFlG Art. 10).

<sup>166</sup>) Zweifel hieran können entstehen im Hinblick auf die Vorschrift, dass als Heimathafen der im Register als solcher eingetragene gilt. Eine unwiderlegbare Vermutung also; jedoch ist m. E. davon auszugehen, dass Zweck dieser Vorschrift war, die Wahl des Heimathafens völlig freizustellen. Die Eintragung deklariert also nur die getroffene Wahl.

<sup>167</sup>) Ausgenommen ist hiervon wegen ihrer grossen privatrechtlichen Bedeutung die Eintragung des Eigentümers.

<sup>168</sup>) Eine Anfechtung wegen Irrtums wäre demnach unzulässig, vgl. Peters S. 15. Insbesondere wirkt eine unrichtige Eintragung gegen den Schiffseigentümer selbst. Der Gegenbeweis ist ihm nur zu gestatten, soweit Ansprüche, die sich auf die unrichtige Eintragung gründen, nicht oder nicht mehr bestehen. Dies gilt namentlich für den Fall, dass ein Binnenschiff als »Seeschiff« im Register eingetragen ist. Vgl. Peters S. 15 ff.

das LBGB im Liegenschaftsrecht noch vorschreibt<sup>169)</sup>, hat die Registergesetzgebung mit Recht abgesehen. Das Eigentumsrecht entsteht und wird gestaltet also ausschliesslich durch dingliche Einigung mit Korroboration im Schiffsregister — nur bei Erbgang und Ersitzung gelangt es ausserhalb des Schiffsregisters zur Entstehung (s. unten).

Der Anspruch auf das Eigentumsrecht an registrierten oder registerpflichtigen Schiffen entsteht bei freiwilligem Übergang unter Lebenden, sobald 1) das Grundgeschäft schriftlich abgeschlossen und lt. Sollvorschrift notariell beurkundet ist<sup>170)</sup>; 2) die Eintragungsbewilligung erteilt ist<sup>171)</sup> <sup>172)</sup>.

Zwar finden sich die genannten Vorschriften im Gesetz über »Kauf und Verkauf von Schiffen«, sie haben aber mangels anderweitiger Regelung für jede Art freiwilliger Veräusserung unter Lebenden zu gelten. Darauf weist insbesondere die Vorschrift hin, dass »diese Bestimmungen im Falle der Schenkung entsprechende Anwendung finden« (SchKfG Art. 15).

Für die zwangsgemässe Entstehung des Eigentumsanspruchs gilt: erteilt das Gericht auf Grund stattgehabter Zwangsversteigerung den Zuschlag, so hat es pflichtgemäss den »Übergang des Eigentumsrechts auf dem Schiffszertifikat zu vermerken« (SchHpG Art. 87). In sonstigen Fällen wird der Anspruch durch Urteil begründet; es ersetzt Grundgeschäft und Eintragungsbewilligung.

In zwei Fällen entsteht das Eigentumsrecht auf Grund Gesetzes: kraft Erbanges und kraft Ersitzung<sup>173)</sup>. Dingliche Wirksamkeit allen Dritten gegenüber wird jedoch auch in diesen Fällen ausschliesslich durch Eintragung erlangt (SchKfG Art. 2). Vorschriften über die gesetzlichen Vorbedingungen zwecks Vornahme solcher Eintragungen fehlen. Jedoch erscheint im Sinne der Registerrichtigkeit analoge Anwendung der entsprechenden Vorschriften des Liegenschaftsrechts geboten. Hiernach hat in beiden Fällen eine gerichtliche Bestätigung des Rechtes voranzugehen<sup>174)</sup>. Dem etwa bestreitenden Buchlegitimierten gegenüber ist — da der Eigentumsüber-

<sup>169)</sup> Art. 809; eine Inkonsequenz im Rahmen des Grundbuchsystems, von deren Berücksichtigung die Praxis längst abgesehen hat.

<sup>170)</sup> SchKfG Art. Art. 6, 8 Satz 1, 2 über die Sollvorschrift s. S. 36. Anzuwenden sind offenbar die Art. Art. 146, 147 LNO. Bei Veräusserungen im Auslande tritt anstelle des Notars der Honorarkonsul oder die besonders hierzu bevollmächtigte Ehrenkonsuln (SchKfG Art. 8 Satz 1).

<sup>171)</sup> War jedoch eine Schiffshypothek bestellt, so ist auch die Einwilligung des Schiffshypothekengläubigers erforderlich (SchKfG Art. 3).

<sup>172)</sup> Die Rechtswirklichkeit nimmt sie regelmässig in das Kausalgeschäft auf (s. Anlage I, S. 76).

<sup>173)</sup> LBGB Art. 819; Art. 2640.

<sup>174)</sup> So im Liegenschaftsrecht: für den Fall des Erbanges LZPO Art. 1640; für den der Ersitzung — Senat 1931 Nr. 1056.

gang bereits stattgefunden hat — die Eigentumsklage gegeben<sup>175)</sup>).

Entsprechendes gilt für die Löschung der Eigentumseintragung.

### 3. Die Schiffshypothek.

#### A. Ihr Wesen.

Schiffshypothek heisst das Fahrnispfandrecht, welches am registrierten Seehandelsschiff als Gesamtsache zur Sicherung einer jeden in Geld ausgedrückten Forderung, auf Verfügung des Eigentümers kraft Eintragung im Schiffsregister — ohne Übergabe des Schiffes — bestellt wird<sup>176) 176a) 177) 178)</sup>.

Während die Schiffshypothek also alle allgemeinen Merkmale des im LBGB geregelten Pfandrechts aufweist, unterscheidet sie sich scharf von dem im Seehandelsrecht vorgesehenen Pfandrecht der Schiffs- und Bodmereigläubiger<sup>179)</sup>.

Die Schiffshypothek gehört daher nicht ins Handelsrecht, sondern bildet eine Sonderabteilung des Fahrnispfandrechts des LBGB.

Soweit die einschlägigen Gesetze als Sondervorschriften nicht Abweichendes vorschreiben, haben die allgemeinen pfandrechtlichen Vorschriften des LBGB auch für die Schiffs-

---

<sup>175)</sup> Veräussert jedoch der nichtberechtigte Buchlegitimierte das Schiff an einen redlichen Dritten, so erlischt das kraft Gesetzes erworbene Eigentum, sobald das Recht des Dritten korroboriert ist (vgl. S. 40). Von selbst versteht sich, dass das dem Register widersprechende Recht nur im Klagewege, nicht aber einredehalber geltend gemacht werden kann (vgl. Senat 1931 Nr. 1056).

<sup>176)</sup> SchHpG Art. Art. 1, 3, 4, 37. Die Faustverpfändung registrierter Schiffe ist als vom Gesetz zwingend verboten zu verstehen. Auch diese zuzulassen, hiesse die Schiffshypothek jeglichen Verkehrswertes berauben: der ältere Schiffshypothekengläubiger könnte sich dem jüngeren Faustgläubiger gegenüber nicht durchsetzen!

<sup>176a)</sup> Im Widerspruch zum Gesetz verlangt jedoch die Latvijas Hipoteku Banka bei Beleihung einer Schiffshypothek neuerdings die Herausgabe des Schiffszertifikats, führt also die juristische Besitzübergabe des Schiffes wieder ein! (vgl. S. 13 mit Anm. 19).

<sup>177)</sup> Nichtregistrierte Schiffe können nur faustverpfändet werden (SchHpG Art. 6).

<sup>178)</sup> Der gesetzgeberische Zweck war, ein Pfandrecht zu schaffen, welches die wirtschaftliche Bestimmung des Schiffes — Erwerb durch Seefahrt — nicht einschränkt, andererseits dem Pfandgläubiger ausreichende Sicherheit bietet. Während sonst im Fahrnispfandrecht die Kundbarmachung durch Besitzübergabe vollzogen wird, tritt an deren Stelle für registrierte Schiffe die, öffentlichen Glauben geniessende, Korroboration im Schiffsregister.

<sup>179)</sup> Siehe insonderheit S. 28 Anm. 103. Wohl um diesen Unterschied zu betonen, ist das darzustellende Pfandrecht »Schiffshypothek« genannt worden.

hypothek zu gelten<sup>180</sup>). Subsidiäre Anwendung müssen die Vorschriften des LBGB über die Liegenschaftsverpfändung finden, weil allein in diesem Institut die Grundsätze einer Buchverpfändung mit öffentlichen Glauben bestimmt werden.

Nicht anwendbar dagegen sind die Vorschriften über das Faustpfandrecht: es handelt zwar auch von der Fahrnisverpfändung, knüpft diese aber an die Besitzübergabe<sup>181</sup>), welche das SchHpG ausdrücklich ausschliesst (Art. 1).

#### a) Abhängigkeit von der Forderung.

Das LBGB kennt kein Pfandrecht, welches selbständig entsteht, oder in der Folge selbständig werden kann<sup>182</sup>). Abstrakte Zahlungsverprechen können nicht pfandrechlich gesichert werden. Inhaberhypotheken auszustellen ist privaten Rechtsträgern grundsätzlich verboten (LBGB Art. 3121 Anm.), ebenso wird ein Eigentümerpfandrecht nicht anerkannt (LBGB Art. 1363 Satz 1). Die Schiffshypothek ist demnach streng abhängig, d. h. ihre Rechtslage wird durch das Rechtsschicksal der Forderung bestimmt, zu deren Sicherung sie bestellt ist<sup>183</sup>).

#### b) Die gesicherte Forderung.

Die Schiffshypothek setzt ihrem Begriffe nach eine »gültige« Forderung voraus (LBGB Art. Art. 1337, 1340). Rechtswirksam ist jede Forderung, soweit sie den Gesetzen nach bestehen kann (Umkehrschluss aus LBGB 1340). Die Forderung muss Vermögenswert haben (LBGB Art. 2907) und in Geld ausgedrückt sein (SchHpG Art. 1, Satz 1). Dass sie jedoch eine Geldforderung sei, ist nicht erforderlich, vielmehr kann durch die Schiffshypothek jede in Geld ausgedrückte Forderung gesichert werden.

<sup>180</sup>) Dieser Ansicht auch die juristische Parlamentskommission in ihrer Erklärung vor dem Parlament zur Novelle des SchHpG v. J. 1932. Näheres v. Samson S. 51 f.

<sup>181</sup>) Ausreichend sei schon die juristische Besitzübergabe (Freymann a. a. O.). Anders die ältere Gerichtspraxis (s. S. 14 Anm. 21).

<sup>182</sup>) LBGB Art. 1337 — 1342 u. 1414; 1570 Ziff. 3, 1597 u. 3016 Satz 2.

<sup>183</sup>) Allerdings ist die Rechtswirklichkeit eigene Wege gegangen. Einen, wenn auch ungenügenden (wegen LBGB Art. 3120 Anm.) Ersatz für die Inhaberhypothek schuf sie mittels der gesetzlich gestatteten Blankoession von Obligationen (Hypothekenbriefen), die im Rahmen der Blankoabtretungen wie Inhaberpapiere behandelt werden (LBGB Art. 3473). Ein Eigentümerpfandrecht erzielt der Rechtsverkehr durch Einschaltung eines Strohmannes als ersten Gläubigers, der die Obligation blankoabgetreten dem Eigentümer zurückgibt (näheres Müller a. a. O., Zwingmann a. a. O.). Insonderheit hat auch die höchstrichterliche Praxis ständig verneint, dass durch Erwerb einer Obligation seitens des Eigentümers das Pfandrecht erlösche: es ruht nur bis zum Zeitpunkt neuer Abtretung der verbrieften Forderung (Senat 1923 Nr. 64, 1930 Nr. 487, 1932 Nr. 617 u. a.).

Die Schiffshypothek kann auch für eine aufschiebend bedingte — insofern künftige — Forderung bestellt werden (LBGB Art. 1349, Satz 1, 2). Jedoch ist erforderlich, dass der Rechtsgrund für das spätere Entstehen der Forderung im Zeitpunkt der Pfandbestellung bereits geschaffen ist. Als Rechtsgrund dieser Art gilt jedes Rechtsverhältnis, demzufolge der eine Teil gebunden ist, durch Leistung von seiner Seite Gläubiger zu werden, sobald der andere Teil eine diesbezügliche einseitige Willenserklärung abgibt<sup>184)</sup>. Mit dem Eintritt dieser aufschiebenden Bedingung, gilt das Rechtsverhältnis und mit ihm die Forderung als von Anfang an unbedingt rechtswirksam (LBGB Art. 3171, Satz 1); gleiches gilt daher für das Pfandrecht, das zur Sicherung der Forderung bestellt war (LBGB Art. 1349 Satz 2)<sup>185)</sup>. Schliesslich hat der Grundsatz der Höchstbetragsfeststellung (LBGB Art. 1337 Anm.) offensichtlich auch hier zu gelten.

Eine Einschränkung dahingehend, dass nur eine künftige Forderung aus einem zu eröffnenden Kredit gesichert werden darf, besteht nicht<sup>186)</sup>.

Gesichert durch die Schiffshypothek ist nicht nur die Hauptforderung, sondern im Zweifel auch die später hinzutretenden Nebenforderungen (LBGB Art. 1351 Satz 1). Als deren wesentlichste erscheinen die Zinsen; sie sind pfandrechlich gesichert für die letzten 3 Jahre bis zum Tage der Zwangsversteigerung (SchHpG Art. Art. 54 Satz 2, 97 Abs. 3 Satz 1). Ferner sind die Verzugszinsen als pfandrechlich gesichert anzusehen, ebenso die Vertragsstrafen (LBGB Art. 1351 Satz 1). Unter letztere fallen auch Strafprozente, soweit sie verabredet waren<sup>187)</sup>.

Gesichert sind endlich die Nebenforderungen aus entstandenen Kosten (LBGB Art. 1351 Satz 1). Hierunter sind nur diejenigen Kosten zu verstehen, die in direktem Zusammenhang mit der Existenz des Pfandrechts oder dessen Realisierung entstanden sind<sup>188)</sup>; insbesondere die Gerichtskosten, die übrigens gleichzeitig unter die Vorschrift des SchHpG Art. 55 Ziff. 1 fallen, und somit auch Schiffsgläubigerforderungen sind. Gesichert sind ferner notwendige Aufwendungen auf das ver-

<sup>184)</sup> S. Zwingmann Entsch. VIII Nr. 1515; Bukowski a) zu Art. 1337.

<sup>185)</sup> Seine Wirksamkeit ex tunc kann jedoch kraft der Abhängigkeit nicht weiter zurückreichen, als bis zum Zeitpunkt der Begründung des Rechtsverhältnisses, aus dem die Forderung entsprang (vgl. Erdmann II, S. 328).

<sup>186)</sup> Anders im Liegenschaftspfandrecht (LBGB Art. 1337 Anm.), doch kommt für die Rechtswirklichkeit auch im Schiffspfandrecht wohl nur die »Kredithypothek« des LBGB Art. 1337 Anm. in Frage.

<sup>187)</sup> Bukowski w) zu Art. 1351; Erdmann II, S. 331 f.

<sup>188)</sup> Bukowski e) zu Art. 1351; vgl. Zwingmann V. Nr. 730.

pfändete Schiff, sofern sie nicht gleichfalls unter die genannte Vorschrift des SchHpG fallen<sup>189)</sup>.

In der zwischenstaatlichen Rechtswirklichkeit hatte sich allgemein der Brauch entwickelt, dass der Gläubiger die Fälligkeit der durch Schiffshypothek gesicherten Forderung — ausser an die üblichen Gesetzes- und Vertragsbestimmungen — auch an den Eintritt besonderer Tatbestände knüpfte<sup>190)</sup>. Der lettländische Gesetzgeber hat den bedeutsamsten dieser Tatbestände Gesetzeskraft verliehen. Demgemäss hat der Schiffshypothekengläubiger das Recht, die gesamte Forderung unverzüglich in folgenden Fällen zurückzuverlangen (SchHpG Art. 60 Ziff. 1—4):

- 1) falls der Schiffseigentümer auf Anfrage dem Schiffshypothekengläubiger nicht innerhalb von 14 Tagen schriftliche Auskunft über alle, das verpfändete Schiff belastenden Ansprüche und Schiffsgläubigerforderungen<sup>191)</sup> gibt, oder ihm nicht unverzüglich von allen Tatbeständen Mitteilung macht, die den Wert des Schiffes wesentlich verringern (Ziff. 1);
- 2) falls Umstände eingetreten sind, auf Grund derer der Schiffseigentümer berechtigt ist, gegen Herausgabe des Schiffes an den Versicherer die volle Versicherungsentschädigung zu fordern (Ziff. 3);
- 3) falls das Schiff als reparaturunfähig oder -unwürdig kondemniert worden ist (Ziff. 4 mit Anm.);
- 4) im Falle Gesamtverlustes des Schiffes<sup>192)</sup> (Ziff. 2).

### c) Gegenstände der Schiffshypothek.

Gegenstand ist zunächst das hypothekbelastete Schiff selbst (SchHpG Art. 1). Zur Sicherung einer Forderung kann auch eine Gesamthypothek an mehreren Schiffen bestellt werden; solchenfalls bilden das Pfandobjekt alle Schiffe gesamt und jedes Schiff selbständig<sup>193)</sup><sup>194)</sup>.

Kraft Gesetzes ergreift die Pfandhaftung das Schiffszubehör. Hierher gehören alle Sachen (Nebensachen), die zum ordnungsgemässen Betriebe des Schiffes (der Hauptsache) auf

<sup>189)</sup> Ausserhalb des Rahmens der zit. Vorschrift des SchHpG sind Aufwendungen jedoch nur denkbar, falls das Schiff an den Ausrüster oder Schiffer verpfändet ist.

<sup>190)</sup> Wüstendörfer S. 272.

<sup>191)</sup> Soweit ihm diese nach der Verkehrsauffassung nicht unbekannt sein dürfen.

<sup>192)</sup> Über diesen Begriff s. Wüstendörfer S. 119.

<sup>193)</sup> SchHpG Art. 2; s. Loeber OstR 1929 S. 67 Anm. 3.

<sup>194)</sup> Im Registerblatt jedes einzelnen Schiffes ist die gesamte Forderung einzutragen und jedes mitverpfändete Schiff einzeln zu benennen (SchHpG Instr. Art. 6).

demselben aufgestellt sind (SchHpG Art. 3 Abs. 1; LBGB Art. Art. 557, 558). Insbesondere die Schiffsmaschinen, Kräne, Rettungsboote, die Radioanlage usw. (s. SchHpG Art. 3; SchKfG Art. 4). Da die Pfandhaftung des Zubehörs im Zeitpunkt der Begründung der Zubehöreigenschaft — kraft letzterer — entsteht (LBGB Art. 550), so ist sie streng akzessorisch. Es ist daher für die Pfandhaftung belanglos, ob die Zubehöreigenschaft schon im Moment der Pfandbestellung oder erst später begründet wurde. Allerdings ist erforderlich, dass die Zubehörstücke in das Eigentum des Schiffseigners gelangt sind<sup>195)</sup> <sup>196)</sup>).

Wird die Zubehöreigenschaft durch Wegfall eines der wesentlichen Erfordernisse (LBGB Art. 557) aufgehoben, so erlischt damit nach dem Gesagten auch die Schiffshypothek an diesen Stücken<sup>197)</sup>. Nach erfolgter Beschlagnahme des Schiffes aber kann — bei Sanktion der Nichtigkeit — die Aufhebung der Zubehöreigenschaft und damit der Pfandhaftung nur mit Einwilligung des Gläubigers erfolgen (LBGB Art. 1439 entspr.).

Nicht Zubehör ist das Heizmaterial, die zur Bedienung des Schiffes notwendigen Geräte wie auch der Schiffsproviant (SchHpG Art. 3 Anm.). Nicht Zubehör, sondern Quasizubehör sind die Schiffsdokumente<sup>198)</sup>: sie legitimieren zwar den Eigentümer, dienen aber dem Schiff als Sache keineswegs.

Im Hinblick auf LBGB Art. 1372, der bestimmt, dass vom Moment der Klagerhebung die Früchte der verpfändeten Sache von der Pfandhaftung ergriffen werden, ergibt sich die Frage nach der Anwendbarkeit dieser Vorschrift auf die Schiffshypothek. Fructus civiles sind beim Schiffe: der Mietslohn bei Überlassung des Schiffes an einen Ausrüster; beim Chartervertrag die Chartergelder, nicht aber die Konnossementsfracht; ferner die Frachtgelder (s. LBGB Art. 554<sup>199)</sup> Anm.). Diese bürgerlichen Früchte sind nicht Zubehör (LBGB Art. 554 gegen 557<sup>200)</sup>). Das SchHpG aber schreibt vor: die Schiffshypothek ergreift kraft Gesetzes das Schiffszubehör, die Mitverpfändung anderer »Sachen« (LBGB Art. 529), als des Zubehörs ist ausdrücklich verboten (SchHpG Art. 4). Die bürgerlichen Früchte, insbesondere auch die Fracht, können daher — mangels anderweitiger Sondervorschrift — von der

---

<sup>195)</sup> Vgl. LBGB Art. 1386 mit Art. 550, der die Akzessorietät im Falle ausdrücklicher Gegenvereinbarung aufhebt.

<sup>196)</sup> Anders jedoch im Vollstreckungsverfahren (LZPO Art. 1233).

<sup>197)</sup> Vgl. Mittelstein S. 44; Wüstendörfer S. 205.

<sup>198)</sup> Das LBGB (Art. 572) nennt sie »Zubehör«.

<sup>199)</sup> Vgl. Mittelstein S. 51.

<sup>200)</sup> Gegen die Zubehöreigenschaft der Fracht insbesondere, Wüstendörfer S. 202 f., Mittelstein S. 34 ff. Vgl. jedoch S. 60 f. (Zugriffsrecht).

Pfandhaftung nicht ergriffen werden; LBGB Art. 1372 ist also nicht anwendbar.

Die Schiffshypothek verstrickt also zugleich mit dem Schiff das Zubehör, aber auch nur dieses (vgl. jedoch S. 60 f.).

#### d) Surrogate der Schiffshypothek.

Geht das Schiff in Trümmer, so erlischt die Schiffshypothek (vgl. S. 73 f.), doch haften die etwa verbliebenen Schiffsteile weiter, da die Pfandverstrickung nicht gelöst ist<sup>201</sup>). Das hypothekbelastete Schiff hat sich mithin in eine Reihe von selbständigen Fahrnispfändern verwandelt. Anwendung können nur noch die Vorschriften des allgemeinen Fahrnisrechts finden: sowohl die pfandrechtlichen, wie die vollstreckungsrechtlichen<sup>202</sup>).

Von der Pfandhaftung wird ersatzweise die Versicherungsentschädigung ergriffen (SchHpG Art. 59)<sup>203</sup>). Daraus folgt, dass SchHpG Art. 59 nur für die Entschädigung aus der Versicherung von Schiff und Zubehör zu gelten hat, da nur diese die Schiffshypothek pfandrechtlich besichern.

Anders als das LBGB (Art. 1419 Satz 2), das die Geltendmachung dieses Anspruchs gegen die Versicherungsgesellschaft selbst nur zulässt, soweit die Statuten nicht entgegenstehen<sup>204</sup>), hat das SchHpG diese Einschränkung nicht aufgenommen. Hinweise auf den Grund unterschiedlicher Fassung fehlen. Jedoch ist zu berücksichtigen, dass das Gesetz den Schiffshypothekengläubiger (als Kreditgeber) in weitestem Masse zu schützen bestrebt ist<sup>205</sup>). Der Anspruch auf die Versicherungsentschädigung steht aber nur dem Schiffseigentümer, nicht dem Schiffshypothekengläubiger zu. Die genannte Schutz tendenz rechtfertigt m. E. den Schluss, dass Art. 59 SchHpG eine Forderungsabtretung kraft Gesetzes beabsichtigt (LBGB Art. 3461 Ziff. 1): der betreibende Schiffshypothekengläubiger darf also die Versicherungsgesellschaft als Zessionar unmittelbar in Anspruch nehmen<sup>206</sup>).

<sup>201</sup>) Bei völligem Untergang aber löst sie sich naturgemäss und lässt das Pfandrecht erlöschen (Art. 1419 Satz 1 und Bukowski a) hierzu).

<sup>202</sup>) Vgl. Wüstendörfer S. 199 f., Mittelstein S. 32 f.

<sup>203</sup>) Analog LBGB Art. 1419 Satz 2; über den Ausnahmecharakter dieser Vorschrift im Pfandrecht s. Senat 1932 Nr. 2115, v. Samson S. 72 f. Die Schiffsgläubiger geniessen dieses Vorzugsrecht nicht! (SchHpG Art. 58 Abs. 1).

<sup>204</sup>) Zwingmann Entsch. I, Nr. 45; s. auch Bukowski b) zu Art. 1419.

<sup>205</sup>) Siehe S. 9 Anm. 1.

<sup>206</sup>) Ob endlich überhaupt eine Versicherung des Schiffes stattfindet, hängt vom Willen des Schiffseigentümers ab. Gezwungen kann er hierzu nicht werden (vgl. Zwingmann Entsch. VI. Nr. 999). Daher lässt sich der Gläubiger die Versicherung stets im Texte der Schiffsobligation vertraglich versprechen (s. Anlage I S. 76).

### e) Die Haftung des Schiffseigentümers.

Die Haftung des Schiffseigentümers für die gesicherte Forderung ist eine unbeschränkte: in der Höhe der Schiffshypothek haftet der Schiffseigner dinglich mit den hypothekverstrickten Gegenständen — persönlich mit seinem übrigen Vermögen (LBGB Art. 1456). Anderer Ansicht früher v. Klot, (derselbe S. 116), wo der Gedanke reiner Sachhaftung vertreten wurde. Diese Ansicht gründet sich darauf, dass die Vorschrift über die unbeschränkte Haftung des SchHpG vom Jahre 1925 (Art. 18) im geltenden SchHpG fortgefallen ist. Es ist jedoch davon auszugehen, dass reine Sachhaftung nur dem Seehandelsrecht bekannt ist, d. h. nur bei Schulden aus rein seerechtlichen Tatbeständen Anwendung finden kann. Solche Tatbestände werden aber ausschliesslich durch die »Verwendung des Schiffes zur Seefahrt« verwirklicht<sup>207)</sup>. Da hierbei grundsätzlich sowohl Schuld als Haftung unabhängig vom Willen des Schiffseigners entstehen, so soll er billigerweise auch nur mit dem Gute haften, das er der See anvertraute: mit dem Seevermögen. Gerade diese Wesenszüge aber fehlen der durch »Schiffshypothek« gesicherten Schuld: die Werte aus der Beleihung der Schiffshypothek kann der Eigentümer ganz beliebig verwenden. Die bürgerlichrechtliche Natur des Schuldtatbestandes und folglich des Haftungsrechts, kann hiernach nicht zweifelhaft sein. Das LBGB kennt aber ausschliesslich die Haftung mit dem gesamten Vermögen im oben ausgeführten Sinne (LBGB Art. 1456)<sup>208)</sup>.

Darzustellen ist, wieweit auch der Erwerber eines mit Schiffshypothek bereits belasteten Schiffes nach gleichem Grundsatz haftet. Wie erwähnt, darf ein solches Schiff nur mit Zustimmung des Schiffshypothekengläubigers veräussert werden<sup>209)</sup>. Diese Schutzvorschrift für den Gläubiger ist als gesetzliches Veräusserungsverbot anzusprechen: hat der Registerbeamte den Erwerb trotzdem korroboriert, so ist der Eigentumsübergang dem Gläubiger gegenüber nichtig<sup>210)</sup>. In jedem Falle nun haftet der Erwerber dinglich für die Forderung: »die Schiffshypotheken... folgen dem Schiff unabhängig davon, in wessen Eigentum es sich befindet« (SchHpG Art. 7 Satz 1). Persönlich haftet er dagegen nur, soweit er die Schuld

<sup>207)</sup> Vgl. Senat 1934 Nr. 477; Zwingmann Entsch. IV. Nr. 685, V. Nr. 947 II, 953, VI. Nr. 1213, 1227 u. a. — Wüstendörfer S. 353, Rehme bes. S. 171, vergleichend v. Samson S. 77 ff. — Die gegensätzliche Vorschr. der Russ. H. O. (Art. 240) gilt im hiesigen Rechtsgebiet nicht (Senat 1933 Nr. 539, Zwingmann Entsch. V. Nr. 950).

<sup>208)</sup> So auch die juristischen Parlamentskommission in ihrer Erklärung vor dem Parlament zur Novelle des SchHpG vom Jahr 1932.

<sup>209)</sup> SchHpG Art. 7 Satz 1 (vgl. S. 42 Anm. 171).

<sup>210)</sup> LBGB Art. 954. Ausserdem ist der Registerbeamte — in diesem Falle subsidiär — haftbar (SchHpG Art. 19).

übernommen hat<sup>211)</sup>. Der Zweck genannter Vorschrift kann mithin nur sein: dass in der Person des Erwerbers dem Gläubiger ein »sicherer« Schuldübernehmer erstehe<sup>212)</sup>.

Für die durch Schiffshypothek gesicherte Schuld haftet also der jeweilige Schiffseigentümer als Selbstschuldner.

## B. Entstehung der Schiffshypothek.

Die Schiffshypothek als Pfandrecht an registrierten Schiffen wird ausschliesslich durch Korroboration im Schiffsregister bestellt (SchHpG Art. 37 Ziff. 2).

Der dingliche Pfandanspruch wird durch Verfügung (Eintragungsbewilligung) des Schiffseigentümers auf Grund Vertrages oder einseitigen Rechtsgeschäfts begründet, oder durch rechtskräftiges Urteil<sup>213)</sup>. Voraussetzung ist stets, dass der Schiffseigentümer buchgemäss die Verfügungsmacht über das Schiff habe (LBGB Art. 1386). Der Gläubiger aus dem Pfandgeschäfte braucht jedoch nur die Fähigkeit zum Forderungserwerbe zu besitzen (LBGB Art. 1388).

Die Urkunde über das Verpfändungsgeschäft muss folgende Angaben enthalten (Art. 38):

1. Den Schiffsnamen und die wesentlichen Merkmale zur Individualisierung des Schiffes;
2. die Höhe der gesicherten Forderung, den Zinsfuss, sowie Modus und Termine der Tilgung von Kapital und Zinsen. Die Forderung muss in Geld ausgedrückt werden, braucht jedoch keine Geldforderung zu sein (SchHpG Art. 1). Der Wert darf in ausländischer Währung<sup>214)</sup> angegeben sein;
3. Namen und Vornamen des Gläubigers.

<sup>211)</sup> In der Rechtswirklichkeit ist das regelmässig der Fall: Übernahme der Schuld in Anrechnung auf den Kaufpreis, Pflichtnachfolge als Erbe usw.

<sup>212)</sup> Zwar bezweckt die Zustimmung des Gläubigers keine Schuld-befreiung des Veräusserers, da aber die gesetzlichen Merkmale einer Delegation gegeben sind (LBGB Art. 3588 Ziff. 2), so erfordert es die Billigkeit, dass seine solche angenommen wird (s. LBGB Einleit. Art. XVIII mit Art. Art. 3103, 3274). Demgemäss wird der Veräusserer von seiner Schuld befreit (LBGB Art. 3589). Das SchHpG folgt hier m. E. nicht der Lehre von der Realobligation — hierfür jedoch Loeber OstR 1929 S. 68 Anm. 9 — sondern letztlich der Schuld- und Haftungslehre; so auch für das Liegenschaftspfand LBGB Art. 1595 gegen Art. 1456, welcher ausdrücklich »Schuldner« sagt. (Das Schiffsgläubigerrecht jedoch basiert auf Realobligation).

<sup>213)</sup> SchHpG Art. 37 Ziff. 1; LBGB Art. 1384 mit SchHpG Art. 41; vgl. auch die Erfordernisse des Art. 38 Pkt. 1—3, die einen Vertrag nicht erwähnen.

<sup>214)</sup> Diese Vorschrift stellt ein Privileg für die Schiffshypothekengläubiger dar: diese Pfandverträge fallen nicht unter Art. 10 Anm. 1 des Geldgesetzes (GBI 1922 Nr. 146) d. h. die Schuld ist nicht nach dem Kurse des Verpfändungstermins, sondern nach dem des Zahlungstermins zu berichtigen, Loeber OstR 1929 S. S. 73 Anm. 32, 69 Anm. 20.

Weitere Punkte aufzunehmen, ist dem Ermessen der Beteiligten überlassen (Art. 38 Pkt. 4).

Ausser diesen Erfordernissen soll das Verpfändungsgeschäft gemäss LNO Art. Art. 146, 147 beurkundet sein <sup>215)</sup>.

Das den Art. Art. 38 und 39 entsprechende Pfandgeschäft ist nach dem Gesagten formeller Natur. Das zu Grunde liegende materielle Rechtsgeschäft, welches gemäss Art. 1 Satz 1 mit LBGB Art. 1337 vorhanden sein muss, braucht nicht genannt zu werden <sup>216)</sup>.

Das Schiff kann auch im Auslande verpfändet werden. In diesem Falle gilt: das formelle Pfandgeschäft soll vom lett-ländischen Konsul beurkundet sein, der somit die Funktion des Notars im Inlande übernimmt. Die entsprechend anzuwendenden Vorschriften sind die in den obigen Abschnitten erwähnten (Art. 38), wie Fassung des Kons. Regl. Art. 166 zeigt <sup>217)</sup>. Während aber zwecks Korroboration im Inlande das Original der Pfandbestellungsurkunde vorgestellt werden muss (SchHpG Art. 39), hat der Gläubiger im Auslande das Recht, nach Beurkundung des Originals, dieses sogleich zurückzuverlangen. In solchem Fall hat der Konsul eine beglaubigte Kopie der Registerbehörde zwecks Eintragung zuzustellen (SchHpG Art. 11 Abs. I).

Zur Entstehung gelangt die Schiffshypothek ausschliesslich durch die Eintragung ins Schiffsregister <sup>218)</sup>.

Die Rechtsnorm, dass die Korroboration eines Rechtsgeschäfts früher eingetragene Rechte dritter Personen in keiner Weise beeinträchtigen kann (LBGB Art. 3016 Satz 3), ist für die Schiffshypothek absolut durchgeführt worden: die Rangfolge von Schiffshypotheken, welche am gleichen Tage korroboriert sind, bestimmt sich ausschliesslich nach der Reihenfolge der Eintragungen <sup>219)</sup>.

Im Sinne der grösstmöglichen Offenkundigkeit der eingetragenen Hypotheken — namentlich für das Ausland — be-

<sup>215)</sup> SchHpG Art. 39; vgl. S. 36. Das gilt auch für den Fall einer Hypothekbestellung kraft einseitigen Willensaktes des Schiffseigners — also ohne Pfandvertrag. SchHpG Art. 39 stellt in diesem Fall die Ausnahme von der Regel des Art. 41 dar.

<sup>216)</sup> In der Rechtswirklichkeit wird es jedoch stets erwähnt s. (Anlage I S. 76), schon um Anfechtung wegen angeblich mangelnden Grundes zu vermeiden (vgl. LBGB Art. Art. 1337, 1340).

<sup>217)</sup> Reg. Anz. Nr. 211 vom 17. Sept. 1936; SchHpG Art. 11 Abs. I Satz 1; Prot. v. 12. X. 1927 Nr. 103.

<sup>218)</sup> SchHpG Art. Art. 37 Ziff. 2, 11 Abs. 2. An registerpflichtigen, aber noch nicht registrierten Schiffen kann eine Schiffshypothek also nicht bestellt werden, wobei insbesondere auch die etwaige Erteilung des vorläufigen Flaggenpatents ganz belanglos ist. Solche Schiffe können nur nach allg. Fahrnisrecht verpfändet werden, SchHpG Art. 6, Prot. v. 29. IV. 27 Nr. 77.

<sup>219)</sup> SchHpG Art. 54 Satz 1. Anders im Grundbuchrecht (LNO Art. 349).

stimmt das Gesetz, dass gleichzeitig mit der Eintragung hierüber im Schiffszertifikat vermerkt werden soll (SchHpG Art. 50 Abs. 1 Satz 1)<sup>220)</sup>.

Unabhängig davon soll die Registerbehörde baldmöglichst selbst oder durch den Konsul einen entsprechenden Vermerk auf dem Flaggenpatent eintragen lassen<sup>221)</sup>.

Das Original — falls aber die Verpfändung im Ausland stattfand, so die beglaubigte Abschrift der Schiffsobligation — wird von der Registerbehörde der zum Empfang berechtigten Person ausgehändigt; diese Person ist der Gläubiger oder der Schiffseigentümer, bezw. ihre legitimierten Vertreter<sup>222)</sup>.

Über den Pfandanspruch auf Grund rechtskräftigen Urteils s. S. 56 f.

### C. Übertragung der Schiffshypothek.

Kraft der Abhängigkeit der Schiffshypothek — wie eines jeden Pfandrechts nach lettländischem Recht — kann sie nicht anders übertragen werden, als durch die Abtretung der zugrundeliegenden Forderung. Im Rahmen dieser Arbeit ist die freiwillige Abtretung zu behandeln. Entsprechendes wird für die Abtretung kraft Gesetzes und kraft richterlichen Erkenntnisses (LBGB Art. 3461 Ziff. 1—2) zu gelten haben.

Die im SchHpG genannte Abtretung bestimmt sich nach dem LBGB (Art. Art. 3461 ff.). Das zeigt die ausdrückliche Vorschrift, dass zur Gültigkeit der Abtretung die Genehmigung des Schiffseigentümers nicht erforderlich ist, soweit nicht das Gegenteil auf der Schiffsobligation selbst vermerkt ist<sup>223)</sup>. In letzterem Falle tritt Neuerung ein: anstelle des bisherigen Forderungsrechts tritt ein neues<sup>224)</sup>, während das Pfandrecht weiterbestehen bleiben kann. Hierzu ist gegenseitige Übereinkunft der Parteien erforderlich, die auch stillschweigend erfolgen

<sup>220)</sup> Vgl. Prot. v. 18. I. 28 Nr. 124. Da die Entstehung des Registerpfandrechts — als materieller Rechtsvorgang — nicht an den Vermerk auf dem Schiffszertifikat geknüpft werden konnte, so schreibt das Gesetz vor — um den Schiffseigentümer zur Vorstellung des Schiffszertifikats zu zwingen — dass die Ausreichung der Schiffsobligation erst nach Vermerkung auf dem Schiffszertifikat erfolgen soll (Art. 50 Abs. 1 Satz 2).

<sup>221)</sup> Art. 50 Abs. II. diese Bestimmung ist zwecks Kundbarkeit im Auslande geschaffen, vgl. Kom. Prot. v. 18. I. 28 Nr. 124.

<sup>222)</sup> vgl. Art. 50 Abs. I. Satz 2. Die Vorschrift, dass im Schiffshypothekenbuch nur die beglaubigte Kopie der Schiffsobligation verbleibt (Art. 22), das Original aber ausgereicht wird, ist auf Wunsch des ausländischen Kapitals geschaffen worden, vgl. Kom. Prot. v. 19. X. 27 Nr. 104. Diese Handhabung hatte sich bereits auf Grund des SchHpG von 1925 (vgl. Instr. hierzu Art. 5 Abs. II) entwickelt. (Anders hinsichtlich der Immobilienhypothek LNO Art. 304).

<sup>223)</sup> SchHpG Art. 10 Abs. 1 Satz 2.

<sup>224)</sup> LBGB Art. 3577 ff. insbesondere Art. 3591.

kann<sup>225</sup>). Die Formvorschriften müssen jedoch die gleichen sein, wie bei der Abtretung.

Die Person des Zessionars kann in der Abtretung individuell bestimmt oder unbestimmt sein (SchHpG Art. 10 Abs. 1 Satz 1). Dem Rechtsverkehr folgend, der im Regelfalle blancozediert<sup>226</sup>), nennt das Gesetz die Blancoabtretung an erster Stelle, die Namenszession erst an zweiter (anders LBGB Art. 3473). Während das LBGB über etwaige besondere Formvorschriften für die Abtretung hypothekgesicherter Forderungen schweigt (Art. 1591 Satz 2) und somit lediglich die Formvorschriften über Abtretung verbrieftter Forderungsrechte gelten (LBGB Art. 3472), verlangt das SchHpG die Aufschreibung des Zessionsgeschäftes auf der Schiffsobligation selbst, und ihre Beurkundung durch den Notar<sup>227</sup>). Daher wird man die Abtretung nur unter den genannten Voraussetzungen Dritten gegenüber als rechtswirksam ansehen können. Einer besonderen Abtretungsurkunde ohne Aufschreibung auf der Schiffsobligation wird man Wirksamkeit nur zwischen den Beteiligten zusprechen dürfen (anders LBGB Art. 3472).

Die Forderung ist abgetreten, sobald dem Zessionsgeschäft die Übergabe der Schiffsobligation gefolgt ist (LBGB Art. 3472). Damit ist kraft ihrer Abhängigkeit auch die Schiffshypothek übergegangen<sup>228</sup>).

Für blancoabgetretene Schiffsobligationen gilt hinsichtlich der ersten Blancozession das für die Namensabtretung Gesagte in entsprechender Anwendung; für alle weiteren Abtretungen gelten jedoch die Vorschriften über die Abtretung von Inhaberpapieren: sie erfolgt durch Übergabe aus Hand in Hand (LBGB Art. Art. 3473 Anm. mit 3123).

Von der Beurkundung des Abtretungsgeschäfts hat der Notar von amtswegen die Registerbehörde zwecks Vermerkung der Abtretung im Register zu benachrichtigen (SchHpG Art. 10 Abs. 2). Nach dem Gesagten hat dieser Vermerk nur rechtskündende Wirkung.

Bei Abtretungen von Schiffsobligationen im Auslande übernimmt der lettländische Konsul die Funktionen und Pflichten des Notars (Kons. Regl. Art. 166 letzter Abs./Reg. Anz. Nr. 211/1936).

Die amtliche Vermerkung der Namensabtretung im Register ist für den Zessionar — besonders für den im Auslande —

---

<sup>225</sup>) LBGB Art. 1416, Erdmann II. S. 378; LBGB Art. Art. 2937 mit 2939 Satz 2.

<sup>226</sup>) Siehe Zwingmann a. a. O.

<sup>227</sup>) Art. 10 Abs. 1. Dritten gegenüber soll die Schiffsobligation selbst volle Auskunft erteilen!

<sup>228</sup>) Es sei denn, das Verbot der Abtretung der Schiffsobligation wäre auf dieser vermerkt (SchHpG Art. 10 Satz 2).

von Bedeutung. Er wird m. A. hierdurch der »gehörigen Benachrichtigung« des debitor cessus<sup>229)</sup> überhoben: diese Wirkung ist dem Abtretungsvermerk im Register kraft der unwiderlegbaren Vermutung von der Kenntnis desselben zuzu sprechen<sup>230)</sup>.

Im Falle der Blancoabtretung ist die Bedeutung der Vermerkung eine rein negative: dem Schiffseigentümer wird nur kundgetan, dass der bisherige Namensgläubiger seine Gläubigereigenschaft verloren hat<sup>231)</sup>.

#### D. Erlöschen der Schiffshypothek.

Insbesondere ist auch beim Erlöschen der Schiffshypothek zu unterscheiden zwischen der materiellen Rechtslage — *inter partes* — die ausserhalb des Registers gestaltet werden kann, und der formellen Rechtslage — gegenüber allen Dritten — die nur innerhalb des Registers gestaltet wird (vgl. LBGB Art. 1598).

Materiellrechtlich erlischt die Schiffshypothek infolge ihrer Abhängigkeit von selbst mit der Tilgung der Hauptforderung, (LBGB Art. 1414). Unter »Tilgung« ist jede rechtswirksame Art des Untergangs der Hauptforderung zu verstehen<sup>232)</sup>. Es ist daher auf die näheren Bestimmungen über die einzelnen Arten der Tilgung (LBGB Art. 3483—3617) zu verweisen, jedoch ausgenommen die Bestimmungen über die erlöschende Verjährung. Zwar enthält das SchHpG keine Bestimmung über den Ausschluss der Verjährung für im Schiffsregister eingetragener Forderungsrechte, doch ist in diesem Falle analoge Anwendung der Bestimmung geboten, dass in die Grundbücher eingetragene Forderungsrechte nicht verjähren, (LBGB Art. 3636)<sup>233)</sup>.

---

<sup>229)</sup> LBGB Art. 3474; hierunter ist ausschliesslich die Benachrichtigung durch den Zessionar verstanden (Erdmann IV. S. 192 u. die dort zit. Zwingmann *Entsch.* IV. Nr. 563, VI. Nr. 1074, Bukowski *sch*) zu Art. 3474 u. die dort zit. röm. Quelle L. 4 C. *quae res...* VIII, 17).

<sup>230)</sup> Eine nachfolgende Leistung an den Zedenten hat daher keine befreiende Wirkung für den Schiffseigentümer (Umkehrschluss aus LBGB Art. 3474 Satz 1).

<sup>231)</sup> In der Rechtswirklichkeit hat die Vermerkung der Abtretung geringe Bedeutung: die Schuld wird regelmässig nur gegen Aushändigung der Schiffsobligation bezahlt. War sie — ausnahmsweise — auf den Namen abgetreten, so ist ausserdem das Anerkenntnis empfangener Zahlung auf der Obligation selbst aufzuschreiben (s. S. 53 Anm. 227).

<sup>232)</sup> Erdmann II. S. 377 f.

<sup>233)</sup> Mit Recht weist Erdmann (II. S. 389 Anm. 5) darauf hin, dass neben der Rücksicht auf den öffentlichen Glauben der Grundbücher, es der rechtspolitische Gedanke der Hebung des Realkredits war, der die Verjährung ausschloss. Beides Gedanken, die dem Schiffsregister in gleichem Masse eigentümlich sind. LBGB Art. 3636 hat daher entsprechend für die Schiffshypothek zu gelten.

Materiellrechtlich erlischt die Schiffshypothek auch aus eigenen Gründen, d. h. ungeachtet des Fortbestehens der zugrundeliegenden Forderung. Auch hier ist auf die allgemeinen Vorschriften des LBGB (Art. 1417 ff.) zu verweisen, soweit sich nicht aus der Natur der Schiffshypothek als eines Buchpfandrechts ein anderes ergibt. Nicht anwendbar sind also: die Art. Art. LBGB 1422; 1423; 1425 wegen SchHpG Art. 52 Satz 1; 1426—1431 mit 1435; 1432. Wohl aber gilt LBGB Art. 1427 insofern, als er von dem Erlöschen des Pfandrechts durch öffentliche Versteigerung spricht. Die öffentliche Versteigerung muss jedoch eine Zwangsversteigerung sein (SchHpG Art. 92)<sup>234)</sup>.

Durch den sog. Notverkauf des Schiffes werden jedoch die Schiffshypotheken — da das Gesetz schweigt — nicht beeinträchtigt.

Formellrechtlich erlischt die Schiffshypothek ausschliesslich durch Löschung der Pfandeintragung im Schiffsregister (vgl. LBGB Art. 1598). Das SchHpG (Art. 52) schreibt nun vor, dass die Registerbehörde die Pfandeintragungen nur dann löschen darf, wenn auf (dem Original) der Schiffsobligation das notariell beurkundete<sup>235)</sup> Anerkenntnis des legitimierten Gläubigers eingetragen ist, »dass er die Obligationsschuld in vollem Umfange erhalten hat«. Da das Gesetz eine besondere Löschungseinwilligung des Gläubigers nicht verlangt, so gilt sie als im Anerkenntnis stillschweigend enthalten. De lege lata hat die Registerbehörde sich m. E. streng an diese Formvorschrift zu halten (vgl. S. 21)<sup>236)</sup>.

Die Vorschrift des erw. Art. 52 gilt nicht für den Fall, dass sich der Schiffseigentümer selbst durch die Schiffsobligation als der rechtmässige Besitzer derselben legitimiert, sei es durch Innehabung blancozedierter Schiffsobligationen oder

---

<sup>234)</sup> Eine freiwillige Versteigerung (s. LBGB Art. 3945) hat diese Wirkung nicht, da sie eine Art des freiwilligen Verkaufs darstellt, und daher die diesbezüglichen Vorschriften gelten; vgl. Bukowski w) zu Art. 3967, die dort zit. Art. Art. des LBGB und Zwingmann Entsch. VIII Nr. 1570. — Siehe auch S. 51 Anm. 213.

<sup>235)</sup> Also nach Massgabe des LNO Art. Art. 146, 147; siehe Loeber OstR S. S. 74 Anm. 34 mit 68 Anm. 13. Das Gesetz sagt missverständlich »beglaubigt«.

<sup>236)</sup> Also, selbst wenn ihr bekannt sein sollte, dass die gesicherte Forderung nicht durch Zahlung, sondern z. B. durch Schenkung unterging. Anderer Ansicht Loeber OstR 1929 S. 74 Anm. 34. — De lege ferenda müsste die beurkundete Löschungseinwilligung des Gläubigers, soweit sie auf der Schiffsobligation eingetragen ist, als ausreichend anerkannt werden, vgl. hierzu SchHpG Art. 70 Satz 1.

Ist ferner im Falle der Namensabtretung die Identität von Gläubiger und Schuldner aus der Obligation selbst nicht ersichtlich, sondern ergibt sie sich nur aus aparter Urkunde, so wird, solange eine Übertragung auf die Schiffsobligation nicht stattgefunden hat, Art. 52 anzuwenden sein (vgl. S. 53 mit Anm. 227).

durch Besitz gemäss Namensabtretung. Solchenfalls genügt der einfache schriftliche Löschungsantrag des Schiffseigentümers (SchHpG Art. 41).

Nach der Löschung der Schiffshypothek verbleibt die nun nichtig gewordene Schiffsobligation in den Akten der Registerbehörde (SchHpG Art. 52 Satz 2).

Erwähnt muss werden, dass die Schiffshypothek auch teilweise untergehen kann (SchHpG Art. 53 Anm.), jedoch nie gegen den Willen des Pfandgläubigers, da das Pfandrecht grundsätzlich unteilbar ist (LBGB Art. Art. 1343, 1344). Das oben Ausgeführte hat entsprechend auch in diesem Falle zu gelten, was durch den Mangel jeglicher anderer Bestimmungen erhärtet wird.

### E. Zwangsgemässe Schiffshypothek.

Dass durch rechtskräftiges Urteil Verpfändungsgeschäft und Eintragungsbewilligung ersetzt werden, bedarf keiner weiteren Ausführung. Daher sind an dieser Stelle nur die besonderen Formen zwangsgemässer Schiffshypothek zu behandeln.

»Ein endgültiges richterliches Erkenntnis, in welchem der Schuldner zu einer bestimmten Summe Geldes oder zu einer anderen Leistung, die sich in Geld berechnen lässt, verurteilt wird, dient als Titel zum Erwerb einer Hypothek vermittels Eintragung des Erkenntnisses in die öffentlichen Bücher«<sup>237</sup>). Daraus folgt, dass die Zwangshypothek eine Doppelnatur hat, und zwar eine vollstreckungsrechtliche (S. 62), die sich in materiellrechtlicher Sicherung präsentiert. Da die gesetzliche Definition des Pfandrechts (LBGB Art. 1335) auf die Zwangshypothek in vollem Umfange zutrifft und das Gesetz keine Besonderheiten vorsieht, so haben die Vorschriften über die freiwillige Schiffshypothek entsprechend auch für die Zwangshypothek zu gelten<sup>238</sup>). Insbesondere findet Verbriefung statt: der Vollstreckungsbefehl, auf Grund dessen die Zwangshypothek im Register eingetragen ist, wird mit der Abschrift der Hypothekeintragung versehen, dem Gläubiger wieder ausgehändigt<sup>239</sup>). Durch Abtretung<sup>240</sup>) des vollstreckbaren Anspruchs geht auch die Zwangshypothek auf den Zessionar über. Die frei bewilligte Schiffshypothek unterscheidet sich im Effekt

<sup>237</sup>) Gemeint die Grundbücher, LBGB Art. 1412. Analog auf registrierte Schiffe anzuwenden, s. SchHpG Art. 28 Ziff. 2a.

<sup>238</sup>) Vgl. Senat 1928 Nr. 482.

<sup>239</sup>) Bukowski; I. z) zu Art. 1412; ZPr S. 625; vgl. LBGB Art. 3002 Ziff. 2.

<sup>240</sup>) Das auf S. 52 ff. Gesagte gilt auch hier; auch hinsichtlich der Blancoabtretung (LBGB Art. Art. 3473 Satz 1 mit 3467, 3472).

von der »Zwangshypothek« mithin nur <sup>241)</sup> darin, dass auf Grund letzterer sofort vollstreckt werden kann.

Einer Erörterung bedarf die Frage, ob die Vormundschaftsbehörde (das »Waisengericht« <sup>242)</sup> befugt ist, eine Höchstbetragshypothek auf das Schiff des Vormundes zur Sicherung etwaiger Mündelansprüche eintragen zu lassen. Hinsichtlich von Grundstücken ist sie hierzu kompetent (LBGB Art. 1413) <sup>243)</sup>. Diese Vorschrift bildet die einzige Ausnahme von dem Satz, dass die freie Willensäußerung — ausser durch Gesetz — nur durch richterliche Massnahme ersetzt werden kann. Eine analoge Anwendung im Schiffshypothekenrecht erscheint daher de lege lata nicht zulässig <sup>244)</sup>.

Eine »Schiffshypothek« (i. S. des SchHpG) kraft Gesetzes <sup>245)</sup> ist unbekannt.

## VI.

# Die Bedeutung im Vollstreckungsverfahren.

Vorschriften über das Konkursverfahren enthalten die Registergesetze nicht. Für das übrige Vollstreckungsverfahren in registrierte Schiffe <sup>246)</sup> gilt: anzuwenden sind die entsprechenden Vorschriften der Zivilprozessordnung, soweit die besonderen Vorschriften des SchHpG nicht etwas anderes vorschreiben (SchHpG Art. 65). Diese Vorschriften des SchHpG

<sup>241)</sup> Die Wahl des Zugriffsobjekts ist bei den Fällen dem Gläubiger anheimgestellt (Bukowski I. w) zu LBGB Art. 1335; LZPO Art. Art 1060, 1065).

<sup>242)</sup> Es ist kein Gerichtsorgan, sondern Kommunalbehörde mit grundsätzlich selbständiger familienrechtlicher Funktion (Näheres Gassmann-Nolcken S. 326 ff.).

<sup>243)</sup> Diese Vorschrift gilt in gleichem Masse dem Pfleger gegenüber (s. LBGB Art. 495; Gassmann-Nolcken a. a. O.).

<sup>244)</sup> Ist die Sicherheitshypothek aber dennoch im Schiffsregister eingetragen, so wird das etwa angerufene Gericht m. E. gemäss der tatsächlichen Notwendigkeit des waisengerichtlichen Antrags zu entscheiden haben, weil LBGB Art. 1413 sozialen Charakter trägt, also ein öffentliches Interesse schützt: das Schweigen des SchHpG kann daher nicht als zwingendes Verbot solcher Hypothek aufgefasst werden. In der Rechtswirklichkeit wird diese Gesetzeslücke gegenstandslos, wenn das Waisengericht seinen Antrag vom Bezirksgericht bestätigen lässt, also eine richterliche Sicherheitshypothek entsteht.

<sup>245)</sup> Über das gesetzliche Pfandrecht der Schiffsgläubiger s. S. 28 Anm. 103.

<sup>246)</sup> In der Bezeichnung »... Schiffe und deren Ladungen« weist diese Vorschrift einen unerklärlichen Fehler auf, da die Ladung unbestritten gesonderter Vollstreckung unterliegt. Nur das Arrestverbot im Falle der Segelfertigkeit erstreckt sich auch auf die Ladung.

sind als Unterabteilung der Vorschriften der LZPO über die Zwangsvollstreckung in Fahrnis aufgebaut<sup>247</sup>). Die in der grundsätzlichen Vorschrift des Art. 65 bezeichneten »entsprechenden Vorschriften der LZPO« sind also — neben den allgemeinen Vorschriften über die Zwangsvollstreckung — diejenigen über die Vollstreckung in Fahrnis (Prot. 1932 Nr. 16); nur diese letzteren sind daher subsidiär oder analog anwendbar. Die entsprechende Anwendung von Vorschriften über die Zwangsvollstreckung in Liegenschaften hat sich mithin auf die vom SchHpG ausdrücklich bezeichneten Vorschriften zu beschränken.

### 1. Zwangssicherung<sup>248</sup>).

Zulässigkeit und Zuständigkeit bestimmen sich nach den Vorschriften der LZPO. Für das Verfahren sind jedoch die Vorschriften des SchHpG massgebend (LZPO Art. 681 Anm.).

Arten der Sicherung sind (SchHpG Art. 66):

1. dinglicher Arrest nach allgemeinem Fahrnisrecht<sup>249</sup> <sup>250</sup>);
2. Eintragung eines Zwangsvermerks im Schiffsregister<sup>251</sup> <sup>251a</sup>) <sup>252</sup>).

Die Wahl einer, der anderen, oder beider Sicherungsarten gleichzeitig, steht dem Gläubiger zu<sup>253</sup>). Im Gegensatz zum Arrest hindert die Eintragung des Sicherungsvermerks die

<sup>247</sup>) LZPO, Anm. zu Art. Art. 681, 1116, 1135.

<sup>248</sup>) Sie ist jederzeit zulässig, schon vor Fälligkeit der Forderung (LZPO Art. Art. 681, 682). Vor Klagerhebung ist ausschliesslich das Friedensgericht zuständig LZPO Art. 36 Ziff. 5.

<sup>249</sup>) Also LZPO Art. Art. 717 ff. Ein weiteres Eingehen erübrigt sich.

<sup>250</sup>) Unzulässig ist der Arrest segelfertiger Schiffe, d. h. solcher, deren Schiffsdokumente zollamtlich wieder ausgehändigt sind (Art. 74 SchHpG). Zwingendes Recht berührt seiner Zwecksetzung nach — Beendigung der Reise — die Eintragung eines Sicherungsvermerks nicht (vgl. Prot. 1932 Nr. 48).

<sup>251</sup>) Über den Rechtsinhalt dieser Vermerke s. S. 37 f., 29 f., 69 f. Sie stellen »ein Veräusserungsverbot durch Arrestlegung« dar (Zwingmann Entsch. V. Nr. 719). Insbesondere begründen sie keine Hypothek: eine solche entsteht nur auf Grund freier oder rechtskräftig erzwungener Eintragungsbewilligung (in gleichem Sinne Zwingmann Entsch. V. Nr. 741).

<sup>251a</sup>) Bemerkenswert ist, dass die I. Zivilabteilung des Rigaschen Bezirksgerichts die Arrestlegung in der Weise handhabt, dass gleichzeitig die Registerbehörde zwecks Vermerkung und die Hafenbehörden zwecks Nichtverklarung benachrichtigt werden, das Schiff also nicht auslaufen kann. Diese Art bedeutet für den Gläubiger eine erhebliche Kostenersparnis, da die Arrestlegung durch den Gerichtsvollzieher unnötig wird.

<sup>252</sup>) Ist vor Klagerhebung Sicherung durch Vermerk erbeten, so ist bei Gewährung eine Frist zur Klagerhebung zu setzen, deren Versäumung Rechtsgrund für die Löschung des Sicherungsvermerks ist. Die analoge Anwendung des LZPO Art. 36 Anm. erscheint wegen der strengen Rechtssicherheit die das SchHpG anstrebt, zulässig.

<sup>253</sup>) LZPO Art. 704 in Analogie; Prot. 1932 Nr. 16, 46.

Ausübung des Eigentumsrechts nicht, begründet aber ein bedingtes Vorzugsrecht mit dem Rang des Vermerks (SchHpG Art. 28 Abs. 1); nur die Veräußerung des Schiffes an einen Ausländer ist zwingend an die Zustimmung des Gläubigers gebunden (Art. 71 SchHpG)<sup>254)</sup> <sup>255)</sup>.

Die Sicherung durch Vermerk umfasst auch das Schiffszubehör<sup>256)</sup> (LBGB Art. 550). Prozessual unerheblich ist, ob die Zubehörteile in das Eigentum des Schiffseigners gelangt sind oder nicht (LZPO Art. 1233 in Analogie).

Für die Sicherung des Anspruchs auf Herausgabe oder auf Korroboration<sup>257)</sup> des Eigentumsrechts besteht Sonderregelung: die Sicherung erfolgt durch Arrest des Schiffes und gleichzeitige Eintragung eines Sperrvermerks ins Schiffsregister, welcher das Registerblatt für freiwillige Verfügungen der als Eigentümer eingetragenen Person schliesst<sup>258)</sup> <sup>259)</sup>.

Gelöscht werden Sicherungsvermerke auf Grund öffentlicher Urkunden: Gerichtsbeschluss auf Löschung, rechtskräftiges Urteil über die Abweisung des gesicherten Anspruchs<sup>260)</sup> und notariell beurkundete Löschungseinigung zwischen Hypothekgläubiger und »Schiffseigentümer«<sup>261)</sup> (SchHpG Art. 70 Abs. I)<sup>262)</sup>. Eine einseitige Erklärung des Gläubigers ist dagegen Lösungsgrund nur, falls sie sich in einer letztwilligen Verfügung findet (LBGB Art. 3570). Ist die letztwillige Verfügung vom Gesetz mit öffentlichem Glauben ausgestattet<sup>263)</sup>,

<sup>254)</sup> Das Gesetz gibt dem Gläubiger also die Gewähr der Anwendung lettländischen Rechts.

<sup>255)</sup> Selbstverständlich ausgenommen den Fall der Zwangsversteigerung (SchHpG Art. 7 Satz 1 in Analogie).

<sup>256)</sup> Nicht aber das Quasizubehör (vgl. S. 46 f., 60 f.).

<sup>257)</sup> Das Gesetz braucht hierfür den Terminus »Registrierung«; unrichtig deshalb, weil erst durch die Registrierung für das Schiff ein Registerblatt eröffnet wird, in das alle Vermerke einzutragen sind. Die Anwendung des gleichen Terminus in Art. 87 Abs. II lässt keinen Zweifel darüber, dass »Korroboration« gemeint ist; so denn auch die Terminologie im analogen Fall hinsichtlich von Grundstücken (LZPO Art. 709 Abs. I).

<sup>258)</sup> SchHpG Art. 28 Abs. II; vgl. S. 29 Anm. 110; s. Bukowski ZPr S. 511 a).

<sup>259)</sup> Nur auf solche Weise kann der Schutzzweck — da Schiffe Fahrnissachen sind — völlig erreicht werden (vgl. jedoch S. 58 Anm. 251a).

<sup>260)</sup> Ein Gerichtsbeschluss auf Löschung ist also, abweichend von der Regelung hinsichtlich von Grundstücken, nicht erforderlich (Prot. 1932 Nr. 17).

<sup>261)</sup> De lege ferenda wäre wegen LBGB Art. 1387 statt »Schiffseigentümer« — »Schuldner« zu sagen.

<sup>262)</sup> Das Gesetz (Art. 70 Abs. 1) spricht zwar nur von der Löschung der Vermerke zur Sicherung von »Geldforderungen«; mangels anderer Vorschriften ist diese Bestimmung jedoch unbedenklich auch auf die Vermerke zur Sicherung geldwertiger Forderungen zu beziehen, und die Ausdrucksweise des Gesetzes als Ungenauigkeit zu werten (vgl. Prot. 1932 Nr. 48).

<sup>263)</sup> LBGB Art. Art. 2025 ff., 2033 f.

so bedarf es zur Löschung gerichtlicher Mitwirkung nicht; ist sie jedoch privater Art (LBGB Art. Art. 2060 ff.), so wird der Mangel öffentlichen Glaubens erst durch gerichtliche Bestätigung als behoben anzusehen sein. Endlich erfolgt die Löschung auch gemäss der Vorschrift des LZPO Art. 36 Anm. 5.

## 2. Bevorzugtes Zugriffsrecht.

Haften dem Schiffshypothekengläubiger<sup>264)</sup> pfandreichtlich Schiff, Zubehör, und als Surrogat die Versicherungsentschädigung, so gewährt ihm das Gesetz im Falle eingeleiteter Zwangsversteigerung des Schiffes ein Vorzugsrecht auf die Befriedigung aus der Fracht und bestimmten Forderungen, die sich als Quasizubehör<sup>265)</sup> von Schiff<sup>266)</sup> und Fracht darstellen (SchHpG Art. 55 Grundsatz mit Art. 57). Diese Forderungen sind durch Ansprüche begründet, die dem Reeder gegen Dritte zustehen (SchHpG Art. 57):

1. wegen Beschädigung des Schiffes und Verlustes der Fracht;
2. wegen Hilfeleistung und Bergung, jedoch nach Abzug der dem Schiffspersonal zustehenden Entschädigung.

Das Vorzugsrecht hinsichtlich dieser Forderungen<sup>267)</sup> kann nur ausgeübt werden, solange sie noch ausstehen, oder das etwa Geleistete sich noch in den Händen des Schiffers oder eines Agenten des Reeders befinden (Art. 63 SchHpG), d. h. solange der Reeder selbst die Leistung noch nicht empfangen hat<sup>268)</sup>. Die Pfändung dieser Forderungen kann daher vom Schiffshypothekengläubiger nur nach Massgabe der Pfändung beweglicher Vermögensgegenstände, die sich bei Dritten

---

<sup>264)</sup> Das Auszuführende gilt entsprechend für die Schiffsgläubiger; ein näheres Eingehen erscheint nicht möglich (s. S. 28 Anm. 103).

<sup>265)</sup> Das Gesetz nennt diese Forderungen nach dem Vorbilde des Brüsseler Projektes v. J. 1922 Art. 4 ungenau »Zubehör« von Schiff und Fracht.

<sup>266)</sup> Dass es sich beim Vorzugsrecht am Quasizubehör des Schiffes ausschliesslich um ein prozessuales Recht, nicht aber um ein Surrogatpfandrechthandelt, ergibt sich aus dem streng durchgeführten Grundsatz der Spezialität des Pfandrechts (Art. Art. 3, 4 SchHpG, vgl. Art. Art. 1373, 1374, 1419 Satz 1 LBGB; über den Ausnahmeharakter des Art. 59 SchHpG s. S. 48).

<sup>267)</sup> Bemerkenswert ist, dass der Schiffshypothekengläubiger, als Gläubiger aus typisch bürgerlichem Rechtsverhältnis ein Vorzugsrecht an typisch seehandelsrechtlichen Forderungen hat. Eine Ausnahmekonstruktion, die offenbar zur Hebung des Hypothekredits geschaffen ist.

<sup>268)</sup> Zwar ist dieser Grundsatz in Art. 63 nur auf die Fracht und deren Quasizubehör bezogen, er hat aber zweifellos auch für die übrigen in Art. 57 bezeichneten Forderungen zu gelten, da Forderungen des Reeders aus seerechtlichen Tatbeständen stets nur gepfändet werden können, solange sie noch ausstehen.

befinden, bewirkt werden <sup>269)</sup> (Prot. 1932 Nr. 48). Anzuwenden ist also LZPO Art. 1222.

Die Geltendmachung dieses Zugriffsrechts ist ins freie Ermessen des Schiffshypothekengläubigers gestellt (vgl. Formulierung des Art. 63). Vor Bewirkung der Pfändung gemäss LZPO Art. 1222 kann daher die Kenntnis von der eingeleiteten Zwangsversteigerung des Schiffes weder bei den, die entsprechenden Summen zahlenden Personen, noch bei dem, sie empfangenden Reeder, bösen Glauben und somit Schadenersatzpflicht gegenüber dem Schiffshypothekengläubiger begründen (s. LBGB Art. Art. 2922, 3214).

Die Befriedigung aus dem Quasizubehör und der Fracht erfolgt in der gleichen Reihenfolge wie die Befriedigung aus dem Schiff (SchHpG Art. 55 Grundsatz).

### 3. Zwangsbefriedigung.

Anwendung finden die Vorschriften des SchHpG (Art. Art. 72 ff.), die im wesentlichen auf den Vorschriften der LZPO über die Vollstreckung in Liegenschaften fussen (vgl. insbesondere SchHpG Art. 80).

Die Vollstreckung erfolgt nur auf Grund rechtskräftiger <sup>270)</sup> Verurteilung des Schuldners mittels: A. Zwangsgemässer Eintragung und Herausgabe, B. Zwangsversteigerung.

#### A. Zwangsgemässe Eintragung und/oder Herausgabe.

War der Anspruch lediglich auf Änderung der Buchrechtslage gerichtet, so ist die Vollstreckung mit der Eintragung vollzogen. Soweit sich jedoch der Anspruch auch auf Herausgabe richtet, tritt die Vollstreckungsvollendung erst ein, wenn Eintragung und Herausgabe erfolgt sind. Dies gilt stets für die Ansprüche auf Eigentum am Schiff <sup>271)</sup> und auf Abtretung namensziederter Schiffsobligationen <sup>272)</sup>. Richtet sich der Anspruch aber auf ursprüngliche Hypothekbestellung, so wird nach erfolgter Eintragung die Schiffsobligation dem Gläubiger durch die Registerbehörde ausgereicht. War endlich im Falle des Hypothekabtretungsanspruchs die letzte freiwillige Abtre-

<sup>269)</sup> Also getrennt von der Vollstreckung in das Schiff selbst.

<sup>270)</sup> Wegen vorläufiger Vollstreckbarkeit s. LZPO Art. 846 ff.

<sup>271)</sup> Eigentumsansprüche Dritter sind ausschliesslich beim Bezirksgericht des Arrestortes im Klagewege geltend zu machen (SchHpG Art. 96 mit LZPO Art. 1336).

<sup>272)</sup> Offenbar hat in diesem Fall — in analoger Anwendung des SchHpG Art. 10 Satz 2 — der Gerichtsvollzieher von amtswegen der Registerbehörde den Hypothekübergang zwecks Vermerkung anzuzeigen (vgl. SchHpGInstr Art. 28 und S. 69).

tung in blanco erfolgt, so ist naturgemäss die Vollstreckung durch die Zwangsherausgabe vollendet (vgl. S. 53).

Ein rechtskräftiges Urteil, gerichtet auf Zahlung oder geldwertige Leistung, dient dem Gläubiger — unabhängig von der etwaigen Einleitung der Zwangsversteigerung — als Titel zum Erwerb einer Zwangshypothek am Schiff<sup>273)</sup> 274). Den Titel bildet der Vollstreckungsanspruch, die Eintragung ist somit Vollstreckungsart. Die Verbriefung ermöglicht freihändige Befriedigung.

Die Zwangseintragungen<sup>275)</sup> erfolgen — ausser im Falle abgeleiteten Erwerbes der Schiffshypothek — auf Antrag des Gläubigers auf Grund Vorstellung des Urteils<sup>276)</sup>.

### B. Zwangsversteigerung<sup>277)</sup>.

Vollstreckungsgericht ist dasjenige Bezirksgericht<sup>278)</sup>, in dessen örtlichen Zuständigkeitsgrenzen sich das Schiff nach Beendigung der Pfändung und Übergabe in Verwahrung befindet (SchHpG Art. 79).

Bei Vollstreckung wegen pfandgesicherter Forderungen kann der Vollstreckungsbefehl dem Schiffer oder seinem Stellvertreter zugestellt werden, falls der Schiffseigentümer seinen Wohnsitz oder Aufenthaltsort nicht am Vollstreckungsorte hat (SchHpG Art. 72). Gleichzeitig mit der Zustellung des Vollstreckungsbefehles ist durch die zuständige staatliche Behörde oder Amtsperson<sup>279)</sup> die Registerbehörde in Kenntnis zu setzen zwecks Eintragung des Versteigerungsvermerks (SchHpG Art. 69). Die Eintragung dieses Vermerks sperrt das Schiffsregister für den Eigentümer<sup>280)</sup>. Nach geschehener Vermerkung stellt die Registerbehörde eine Abschrift des Registerblattes der betreffenden Behörde oder Amtsperson zu (SchHpG Art. 73 Satz 1).

Wie die Eintragung, so erfolgt auch die Löschung des Versteigerungsvermerks ausschliesslich auf Benachrichtigung

<sup>273)</sup> SchHpG Art. 29 («Gerichtsbeschluss») mit LZPO Art. 1338 in Analogie.

<sup>274)</sup> Im übrigen s. S. 56.

<sup>275)</sup> War der Anspruch zwangsgesichert, so erhält die Eintragung den Rang des Sicherungsvermerks (SchHpG Art. 28 Abs. 1).

<sup>276)</sup> Ausgenommen den Fall der Einweisung in den Besitz bei Widerstand des Vollstreckungsschuldners (LZPO Art. 1346 in Analogie).

<sup>277)</sup> Das hier Auszuführende gilt regelmässig auch für die Schiffsgläubiger.

<sup>278)</sup> Ausschliessliche Zuständigkeit — analog der Regelung hinsichtlich von Grundstücken.

<sup>279)</sup> Ob der Gläubiger Träger öffentlichen oder privaten Rechts ist, ändert also am Verfahren nichts; ein besonderer Hinweis auf den Gerichtsvollzieher wurde für unnötig erachtet, da diese Fassung »alle Fälle der Zwangsversteigerung umfasse« (Prot. 1932 Nr. 46).

<sup>280)</sup> Die Eintragung von im Zwangswege durchgesetzten Rechten wird dadurch also nicht behindert.

durch die zuständige staatliche Behörde oder Amtsperson (Art. 70 Abs. 2). Doch wird letztere auch auf Antrag des Schiffseigners vollzogen, falls der Gläubiger die eingeleitete Versteigerung angehalten hat, ohne innerhalb dreier Monate um Wiederaufnahme derselben nachzusuchen (Art. 73 Satz 2).

Neben der Eintragung des Versteigerungsvermerks hat der Arrest des Schiffes<sup>281)</sup> durch den Gerichtsvollzieher zu erfolgen<sup>282)</sup>. Bei der Aufstellung des Pfändungsprotokolls hat sich der Gerichtsvollzieher nach den Daten im Schiffszertifikat und im Messbrief zu richten (Art. 76 Abs. 1)<sup>283)</sup>. Mit der Pfändung hat auch die Schätzung des Schiffes zu erfolgen. Falls sich Gläubiger und Schiffseigentümer über den Schätzungswert nicht einigen, ist er durch Sachverständige festzustellen (Art. 76 Abs. 2). Hiernach übergibt der Gerichtsvollzieher das Schiff in Verwahrung und stellt die Sache dem Vollstreckungsgericht zu (Art. 79).

Die Bekanntmachung der Zwangsversteigerung ist im Regierungsanzeiger abzdrukken (Art. 84) und muss im Seedepartement, allen Hafenverwaltungen und Börsen Lettlands, und spätestens 3 Wochen vor dem Versteigerungstermin auf dem zu versteigernden Schiff aushängen (Art. 83).

Die Versteigerung erfolgt durch den Gerichtsvollzieher unter Aufsicht eines delegierten Richters des Vollstreckungsgerichts (Art. 80 mit LZPO Art. 1302). Die Beteiligung am Meistbot steht In- und Ausländern gleichermassen frei<sup>284)</sup> und ist bedingt durch Sicherheitsleistung<sup>285)</sup> im Werte von  $\frac{1}{10}$  des Schätzungswertes (Art. 80 mit LZPO Art. 1299). Das geringste Gebot bestimmt sich nach der Schätzungssumme oder der Gesamtsumme aller vor der Forderung des betreibenden Gläubigers privilegierten Forderungen, je nachdem, welche Summe höher ist (Art. 80 mit LZPO Art. 1293).

Das Meistgebot ist innerhalb von 2 Wochen nach dem Versteigerungstermin, unter Einrechnung der in Bargeld geleisteten Sicherheit, in barer Münze zu berichtigen<sup>286)</sup>.

<sup>281)</sup> Hinsichtlich der Arrestfreiheit im Falle der Segelfertigkeit s. S. 58 Anm. 250. Die tatsächliche Unmöglichkeit oder rechtliche Unzulässigkeit des Arrestes hindert die Eintragung des Versteigerungsvermerks nicht, weil sonst der Gläubiger des Schutzes aus Art. 28 Abs. 2 SchHfG verlustig ginge.

<sup>282)</sup> Siehe SchHfG Art. 73 Satz 1 zu Art. 76. Vgl. übrigens S. 58 Anm. 251 Abs. II.

<sup>283)</sup> Analog wie bei Grundstücken (LZPO Art. 1260).

<sup>284)</sup> Verboten ist die Beteiligung dem Schuldner, seinem Vormund oder Pfleger und den Personen, die bei der Pfändung mitwirkten oder die Versteigerung amtlich leiten oder überwachen (Art. 80 mit LZPO Art. 1196).

<sup>285)</sup> Als solche gilt Bargeld, staatliche Papiere und dingliche Forderungen nach Massgabe des Art. 80 mit LZPO Art. 1301 Ziff. 3).

<sup>286)</sup> Siehe Art. 86 Abs. 1. Übereignungssteuer ist für das Schiff, als Fahrnissache nicht zu entrichten (SchKfG Art. 17).

Dies die Regel. Reicht jedoch der Versteigerungserlös zur Berichtigung der Versteigerungskosten und der pfandgesicherten Forderungen<sup>287)</sup> nicht aus, so kann der Ersteher auf das Meistgebot seine privilegierten Forderungen (Art. 55) anrechnen, soweit sie im Verteilungstermin nach den, mit Vorrangsrecht vor den seinigen ausgestatteten noch zur Berichtigung gelangen würden (Art. 89). Ferner können auch die Schiffshypothekenschulden des Vollstreckungsschuldners auf das Meistgebot angerechnet werden, falls ihr Übergang auf den Ersteher in notariell beurkundeter Einigung zwischen ihm und dem Pfandgläubiger beschlossen ist; diese Vorschrift findet im Falle der Erteilung des Zuschlags an einen Ausländer keine Anwendung<sup>288)</sup> (Art. 91).

Ist das Meistgebot berichtet, so bestätigt das Gericht auf Antrag des Erstehers den Zuschlag und fällt einen Beschluss auf Löschung aller im Register eingetragenen Rechte am Schiff, soweit der Ersteher ihre Übernahme nicht ausdrücklich erklärt hat (Art. 86 Abs. 1). Der Eigentumsübergang wird von gerichtswegen auf dem Schiffszertifikat vermerkt<sup>289)</sup>. Auf Antrag des Erstehers, dem die Schiffsdokumente neben dem Gerichtsbeschluss beizufügen sind, korroboriert die Registerbehörde das Schiff auf seinen Namen (Art. 87) und löscht gemäss dem Gerichtsbeschluss die bisherigen Rechte am Schiff.

Hinsichtlich der Tatbestands- sowie der Rechtsnichtigkeit der Zwangsversteigerung gelten entsprechend die Art. Art. LZPO 1214, 1215 und 1315 bis 1324<sup>290)</sup>. Im etwaigen zweiten und dritten<sup>291)</sup> Versteigerungstermin finden die Vorschriften über das geringste Gebot keine Anwendung (Art. 90).

---

<sup>287)</sup> Das Gesetz (Art. 89) sagt ungenau »Hypothekarische Schulden«, s. aber den Hinweis auf Art. 55., die Schiffsgläubigerforderungen sind also einbegriffen.

<sup>288)</sup> Die Bedeutung dieser Vorschrift ist in der Erschwerung des Erwerbers lettischer Schiffe durch Ausländer zu sehen; nur diese Überlegung kann die starke Beeinträchtigung des Parteiwillens rechtfertigen (vgl. Prot. 1932 Nr. 47).

<sup>289)</sup> Erwarb ein Ausländer das Schiff, so wird der gleiche Vermerk auf dem Messbrief eingetragen, und dieser ihm ausgehändigt. Die übrigen Schiffsdokumente werden zwecks Löschung des Schiffes der Registerbehörde zugestellt (Art. 88).

<sup>290)</sup> SchHpG Art. 80. Also die Vorschriften über die Grundstücksversteigerung mit der durch das Fehlen der Übereignungssteuer bedingten Abänderung (Art. 93 mit LZPO Art. Art. 1315 Ziff. 3, 1321, 1322).

<sup>291)</sup> Wenn auch erst nach den entsprechenden Vorschriften des SchHpG geschaffen (1933 Gbl. Nr. 182), so erscheint ein dritter Termin doch auch für reg. Schiffe geboten; vor allem wegen der Analogie der Versteigerung von solchen Schiffen und von Grundstücken, aber auch wegen dem Hinweis in SchHpG Art. 80 auf LZPO Art. 1320.

Bestimmte nichtregistrierte Seehandelsschiffe sind hinsichtlich der Zwangsversteigerung den registrierten gleichgestellt, jedoch mit der Massgabe, dass diejenigen Vorschriften, die die Eintragung in das lettländische Schiffsregister voraussetzen <sup>292)</sup>, nicht zur Anwendung gelangen. Das Gesagte gilt: 1. für ausländische Schiffe von über 20 Bruttoregistertons <sup>293)</sup> (Art. 99 Ziff. 1); 2. für lettländische Schiffe, die auf Grund vorläufigen Flaggenzeugnissen die Flagge führen (Art. 100).

Insbesondere:

### Der Verteilungsplan.

Das Vorzugsrecht, das die Forderungen der Schiffshypotheken- und Schiffsgläubiger bei der Berichtigung im Verteilungstermin geniessen, bestimmt sich nach SchHpG Art. 55. Das Gesetz folgt dabei im wesentlichen den Brüsseler Projekten von 1922 und 1926. Die Schiffshypothekenforderungen gelangen in der Reihenfolge ihrer Korroborierung im Schiffsregister, nebst den etwa ausstehenden Zinsen für die 3 letzten Jahre bis zum Versteigerungstermin, an fünfter Stelle zur Berichtigung. Zinsen für eine frühere Zeit sind nach allen dinglich gesicherten, jedoch vor den persönlichen Forderungen zu berichtigen <sup>294)</sup>. Die Forderungen der Schiffsgläubiger sind in 6 Gruppen zusammengefasst und gelangen gemäss Art. 55 Ziff. 1—4, 6—7 zur Berichtigung. Die in Ziff. 6—7 bezeichneten folgen also bei der Berichtigung den Schiffshypothekenforderungen; jedoch sind sie vor den letzteren zu berichtigen, soweit sie nicht früher als 3 Monate vor den Schiffshypotheken entstanden und vor deren Korroborierung bei der Registerbehörde zur Vermerkung <sup>295)</sup> im Schiffsregister angemeldet sind <sup>296)</sup> (SchHpG Art. 56). Damit ist dem Beleihener einer Schiffshypothek Klarheit über das prozessuale Vorzugsrecht seiner Forderung gegeben <sup>297)</sup>.

<sup>292)</sup> d. h., soweit sie von Rechten handeln, die erst durch die Eintragung im Schiffsregister wirksam werden.

<sup>293)</sup> Weitere Sondervorschriften gibt Art. 99 Ziff. 2—4.

<sup>294)</sup> SchHpG Art. 54 mit 97 Abs. 2 Abs. 3 Satz 1, 55 Ziff. 5.

<sup>295)</sup> Das Gesetz braucht hier ungenau den Terminus »Korroboration«, »mention« sagen die Brüsseler Projekte Art. 3 Abs. III; die Vermerkung bestimmt ja nur das Vorzugsrecht.

<sup>296)</sup> Das Brüsseler Projekt v. J. 1922 formuliert dagegen den Tatbestand: ... soweit sie vor der Eintragung der Hypotheken entstanden sind und innerhalb von 3 Monaten nach ihrer Entstehung im Schiffsregister vermerkt sind (Art. 3 Abs. III).

<sup>297)</sup> Was auch der Zweck dieser Abänderung der zit. Projekte war (vgl. Prot. 1928 Nr. 125). Laut Art. 56 besteht rechtlich allerdings die Möglichkeit, dass die genannten Schiffsgläubigerforderungen nach gestelltem Antrag auf Korroborierung der Schiffshypothek, aber vor Vollziehung der letzteren angemeldet wird. In der Rechtswirklichkeit ist

Für das Niessbrauchsrecht (vgl. S. 30) hat folgendes zu gelten: es haftet zunächst am Schiff — weder dem Verpflichteten noch dem Berechtigten steht ein einseitig erzwingbarer Aufhebungsanspruch zu (LBGB Art. 1282). Wird jedoch das Schiff versteigert und übernimmt der Ersteher die Servitut nicht, so wird sie im Register gelöscht (s. SchHpG Art. 92). Weil aber der Niessbrauch grundsätzlich nur durch angemessenen Wertersatz abzulösen ist (s. LBGB Art. 1282), so muss — im Falle der Zwangsversteigerung — dem Niessbrauchsberechtigten der Anspruch auf Wertersatz seines Rechts in bar zustehen. Da im Gesetz nicht erwähnt, wird dieser Surrogatanspruch allerdings erst nach den in SchHpG Art. 54 Satz 2 genannten Zinsen zu berichtigen sein, jedoch seiner dinglichen Natur wegen stets vor den persönlichen Forderungen.

Die zuerkannten Gerichts- und Prozesskosten geniessen bei der Berichtigung gleiches Vorzugsrecht wie die Hauptforderung (SchHpG Art. 97 Abs. I).

Das Gesetz schreibt nun vor (Art. 97 Abs. II), dass die Schiffsgläubigerforderungen das genannte Vorzugsrecht nur geniessen, soweit sie am Tage vor<sup>298)</sup> dem Versteigerungstermin dem Vollstreckungsgericht angemeldet sind. Die durch Schiffshypothek gesicherten Forderungen sind bereits aus dem Registerblatt ersichtlich, ebenso die Hypothekenzinsforderungen seit der Eintragung des Versteigerungsvermerks; beide brauchen daher nicht angemeldet zu werden<sup>299)</sup>. Die Forderungen der öffentlichen Hand (Art. 55 Ziff. 1 Teilsatz 1) werden ex officio von den Vollstreckungsorganen berücksichtigt<sup>300)</sup>, die Anmeldungslast ist also trotz der Fassung zitierter Vorschrift offensichtlich nicht auf diese Forderungen bezogen. Anzumelden sind mithin: die Zinsforderungen der Schiffshypothekengläubiger aus den letzten drei Jahren vor dem Versteigerungstermin bis zum Moment der Eintragung des Versteigerungsvermerks und alle Forderungen der Schiffsgläubiger (Art. 97 Abs. II, III). Trotz des klaren Wortlauts dieser Vorschrift, erscheint sie jedoch nicht anwendbar auf die in

---

jedoch diese Möglichkeit kaum gegeben, da die Schiffshypothek spätestens am Werktag nach der Antragstellung korroboriert wird (SchHpG Art. Art. 44 mit 47). Die Gefahrzeit für den Hypothekaussteller beträgt also nur 1 Tag!

<sup>298)</sup> Ihr Geldwert also auf die Feststellung des geringsten Gebots nach Massgabe des Art. 80 mit LZPO Art. 1293 noch bestimmend einwirken kann.

<sup>299)</sup> In gleichem Sinne LZPO Art. Art. 1358 Anm. 1, 3 für die Grundstücksversteigerung.

<sup>300)</sup> Die Versteigerungskosten, die Steuer- und Gebührenforderungen sind im Versteigerungsprotokoll durch den Gerichtsvollzieher anzugeben (Art. 80 mit LZPO Art. 1292; Art. 85), die übrigen Kosten dem Gericht offenkundig.

Art. 55 Ziff. 6—7 genannten Schiffsgläubigerforderungen, soweit sie lt. Art. 56 im Schiffsregister vermerkt sind, also dem Vollstreckungsgericht bekannt sind. Die Anmeldung auch in diesem Falle zu verlangen, würde gegen den Grundsatz der Öffentlichkeit des Registers verstossen<sup>301</sup>). Man wird daher einer restriktiven Auslegung des Art. 97 Abs. II. in dem Sinne zuneigen müssen, dass die letztgenannten Schiffsgläubigerforderungen im Falle ihrer Vermerkung im Schiffsregister der Anmelde-last nicht unterliegen.

#### 4. Konkurs<sup>302</sup>).

Die geltenden konkursrechtlichen Vorschriften<sup>303</sup>) enthalten keine Vorschriften über den Konkurs des Reeders registrierter Schiffe. Die Registergesetzgebung erwähnt den Reederkonkurs nur in einer einzigen Vorschrift: »durch die Eintragung des Konkursvermerks...<sup>304</sup>) wird die Korroboration neuer Rechte verboten« (SchHpG Art. 28 Abs. 2)<sup>305</sup>). Die Wesensanalogie zwischen dem Schiffsregister und dem Grundbuch lässt daher die analoge Anwendung der Vorschriften über den Konkurs des Grundstückseigentümers geboten erscheinen.

Konkursgericht ist das Bezirksgericht, welches am ständigen Wohnsitz des Schuldners zuständig ist (Art. 2). Das Konkursverfahren kann auch beim Bezirksgericht des Aufenthaltsorts anhängig gemacht werden, doch hat in letzterem Fall sowohl der Gemeinschuldner, wie auch jeder Gläubiger das Recht, die Weiterleitung des Verfahrens an das Gericht des Wohnsitzes zu verlangen (Art. 3)<sup>306</sup>).

An den Konkurseröffnungsbeschluss knüpft das Gesetz die Folge, dass die Verfügungsmacht über die Masse (Art. 79) vom Gemeinschuldner auf die Gemeinschaft der Konkursgläubiger übergeht: für eine freiwillige Verfügung des Gemeinschuldners über dieses Sondervermögen ist ebensowenig Raum, wie für

<sup>301</sup>) Gerade dieses ist aber vom SchHpG zweifellos nicht gewollt.

<sup>302</sup>) In diesem Rahmen können in der Hauptsache nur die konkursrechtlichen Besonderheiten betrachtet werden.

<sup>303</sup>) Da die einschlägigen Konkursvorschriften sich in der Beilage zu LZPO Art. 1396 finden, so wird der Kürze halber im Gesetzeszitat der Hinweis auf diese Vorschrift fortgelassen werden. Vergleichend sollen die Vorschriften des Entwurfs eines Konkursgesetzes genannt werden, welcher gegenwärtig allerdings noch beraten wird; zitiert: Entw. Art. ... Nachweis s. Literaturverzeichnis.

<sup>304</sup>) Warum der Konkursvermerk in die Abt. IV des Schiffsregisters einzutragen ist, wurde oben erörtert (S. 29 f.).

<sup>305</sup>) Rechtssprechung und Registerpraxis fehlen, da bisher — trotz der Wirtschaftskrise — gegen keine Reederei das Konkursverfahren eingeleitet worden ist.

<sup>306</sup>) Nach dem Entw. begründet auch der Sitz der Reederei konkursrechtlichen Gerichtsstand (Art. 2).

einen Einzelzugriff auf dasselbe<sup>307)</sup>. Da diese Rechtsfolge ein gesetzliches Veräußerungsverbot darstellt (vgl. Entw. Art. 65) bedürfte sie zu ihrer Wirksamkeit der Eintragung ins Schiffsregister nicht (LBGB Art. 954). Um jedoch Gläubiger und redliche Dritte im Hinblick auf den öffentlichen Glauben des Schiffsregisters wirksam zu schützen, schreibt das Gesetz die Eintragung des Konkursvermerks vor (s. SchHpG Art. 28 Abs. 2). Zu diesem Behufe hat das Konkursgericht die Registerbehörde von amtswegen zu benachrichtigen<sup>308)</sup> <sup>309)</sup>. Gleichzeitig ist von amtswegen die Beschlagnahme des Schiffes anzuordnen<sup>310)</sup>. Die tatsächliche Unmöglichkeit einer Beschlagnahme hindert die Eintragung des Konkursvermerks nicht. Die rechtliche Unmöglichkeit — Arrestverbot im Falle der Segelfertigkeit — muss im Konkurse wegfallen, denn das Arrestverbot verfolgt einen genau entgegengesetzten Zweck: Freibelassung des Schiffes zugunsten der an der Vollstreckung desinteressierten tatsächlichen Mehrheit der Gläubiger.

Der Konkursöffnungsbeschluss hat zum Schutze der Gläubiger<sup>311)</sup> eine Rückwirkung: in der Zeit zwischen der Antragstellung und dem darauf folgenden Konkursöffnungsbeschluss können im Schiffsregister keine Rechte mehr eingetragen werden<sup>312)</sup>. Das gilt für freibewilligte Rechte ebenso, wie für rechtskräftig erzwungene<sup>313)</sup>, insonderheit auch für die Zwangshypothek<sup>314)</sup>. Da aber in dieser Zwischenzeit noch kein Sondervermögen entsteht, so wird die Wirksamkeit von Verfügungen über das Schiff durch LBGB Art. 1572 nur auflösend bedingt<sup>315)</sup>: nach Konkursöffnung ist innerhalb der Anmeldefrist (s. u. Anm. 320) die Nichtigkeitsklage geltend zu machen.

<sup>307)</sup> Art. 71, jedoch ungenau; s. aber LNO Art. Art. 316 Ziff. 1 mit 317, auf die sich Entw. Art. 18 ausdrücklich bezieht.

<sup>308)</sup> Art. 70 analog; Entw. Art. 18. Nur das Gericht ist für die Benachrichtigung zuständig (Gassmann-Nolcken S. 218).

<sup>309)</sup> In praxi hat die Benachrichtigung alle Form eines richterlichen Veräußerungsverbots angenommen.

<sup>310)</sup> So Entw. Art. 18. Zwar schweigt das Gesetz, doch ergibt sich die Notwendigkeit daraus, dass in allen Fällen, wo dem Reeder die Verfügungsmacht entzogen werden soll, neben die Eintragung des Vermerks mit Sperrwirkung die Beschlagnahme des Schiffes zu treten hat: das Schiff ist Fahrnissache. Vgl. SchHpG Art. Art. 28 Abs. 2; 66 Abs. 1. 73 Satz 1 mit LZPO Art. 1116. Vgl. jedoch S. 58 Anm. 251a.

<sup>311)</sup> Gassmann-Nolcken S. 220.

<sup>312)</sup> Siehe LBGB Art. 1572, analog für registrierte Schiffe anzuwenden.

<sup>313)</sup> Das gilt jedoch nicht für die Umwandlung vorgemerkter dinglicher Rechte in endgültige. Die dingliche Belastung entstand vor der Konkursbeantragung; Art. 1572 trifft aber nur die Neubelastung.

<sup>314)</sup> Bukowski LNO Anm. 3 zu Art. 317 u. der dort zit. Russ. Senat 1907 Nr. 350.

<sup>315)</sup> Jedoch kann die Registerbehörde in Kenntnis der Konkursbeantragung die Eintragung im Schiffsregister ablehnen, da sie zur Sammlung ergänzenden Beweismaterials befugt ist (S. 21).

Von dieser Regel ist eine Ausnahme zugelassen: hatte vor Konkursbeantragung der redliche Gläubiger eine Geld- oder geldwertige Forderung durch Zwangsvermerk sichern lassen, so kann er auf Grund erfolgten rechtskräftigen Urteils in genannter Zwischenzeit eine vollgültige Zwangshypothek eintragen lassen<sup>316)</sup>.

Der Anmeldeobligast im Konkursverfahren unterliegen nicht: die Ansprüche auf Aussonderung und auf abgesonderte Befriedigung<sup>317)</sup>. Soweit Rechte im Schiffsregister eingetragen sind, bedürfen sie überhaupt keiner Geltendmachung<sup>318)</sup>, da sie der Konkursverwaltung bekannt sein müssen<sup>319)</sup>. Dies gilt mithin stets für die Schiffshypotheken, das eingetragene Niessbrauchsrecht und die auf Grund SchHpG Art. 56 vermerkten Schiffsgläubigerrechte. Anders die aus dem Schiffsregister nicht ersichtlichen Rechte: Aussonderungsansprüche müssen innerhalb der für die Anmeldung im Konkursverfahren geltenden Frist<sup>320)</sup> beim zuständigen Bezirksgericht im Klagewege geltend gemacht werden; die Schiffsgläubigerrechte sind, da die Konkursvorschriften schweigen, nach den Vorschriften des SchHpG geltend zu machen<sup>321)</sup>.

Im Schiffsregister können sowohl dingliche als auch obli-

---

<sup>316)</sup> Vgl. Bukowski I NO Anm. 2 und das dort zit. Erkenntnis. Ist steter Rechtsbrauch geworden.

Diese Ausnahme erscheint aus Gründen der Billigkeit dem redlichen Dritten gegenüber gerechtfertigt (so auch die zit. Stellen). Dagegen schlägt die Bezugnahme dieser Stellen auf das Gesetz (LNO Art. 317 Satz 2 — gleichen Inhalts SchHpG Art. 28 Abs. 1) m. E. nicht durch. Der Zwangssicherungsvermerk begründet keine dingliche Anwartschaft, ebensowenig die rechtskräftige Verurteilung zu Zahlung oder geldwertiger persönlicher Leistung (Bukowski I. g) zu Art. 1412). Die Zwangshypothek als dingliches Recht entsteht also allererst durch die Eintragung selbst. Da aber LBGB Art. 1572 jegliche Neubelastung verbietet, so könnte auch die Zwangshypothek nicht eingetragen werden. Streng de lege lata müsste deshalb der genannte Vermerk vom Zeitpunkt der Konkursbeantragung an gegenstandslos werden. Dieser Ansicht früher auch Bukowski, s. w) zu Art. 1412.

<sup>317)</sup> Art. 75; zwar nennt Art. 75 Ziff. 2 mit Art. 83 Ziff. 2 nur die Grundstückshypothek, doch hat für die Schiffshypothek offenbar Analoges zu gelten. Das Schiffsgläubigerrecht ist überhaupt nicht erwähnt. Der scheinbare Hinweis in Art. 83 Ziff. 3 wird durch Art. 84 zunichte. Trotzdem unterliegt es keinem Zweifel, dass das gesetzliche Pfandrecht der Schiffsgläubiger abgesonderte Befriedigung erheischt (s. Entw. Art. 114 b, der Schiffshypothek und Schiffsgläubigerrecht nennt).

<sup>318)</sup> Entw. Art. 121 Abs. 4.

<sup>319)</sup> Gassmann-Nolcken S. 228 f.

<sup>320)</sup> Sie währt stets 2 Monate gerechnet von der öffentlichen Konkursverkündung im Regierungsanzeiger (Art. 9).

<sup>321)</sup> D. h. sie müssen bis zum Tage vor dem Versteigerungstermin beim Vollstreckungsgericht angemeldet werden (SchHpG Art. 97 Abs. 2. Vgl. S. 66). Hinsichtlich des gesetzlichen Niessbrauchsrechts. (s. S. 35 Anm. 140).

gatorische Rechtsbeziehungen eingetragen werden. Der Unterschied ihrer Rechtsnatur zeigt sich besonders im Konkurse.

Die eingetragenen obligatorischen Rechtsbeziehungen, d. h. alle Veräußerungsverbote (s. S. 37 f.), werden durch die Konkursöffnung ihrer Wirkung beraubt. Ihr Zweck ist: einem dinglichen Rechte, welches erst in Zukunft begründet werden soll, den Rang zu sichern. Da durch die Konkursöffnung gewiss geworden ist, dass diese Rechtsfolge nicht eintreten kann, so ist der vorbereitende Vermerk unwirksam geworden<sup>322)</sup>. Insonderheit gilt das für den Zwangsvermerk, der einer künftigen »Zwangshypothek« (LBGB Art. 1412) den Rang zu sichern bestimmt ist<sup>323)</sup>.

Anders die Eintragungen dinglicher Natur. War ein dinglicher Anspruch auf Grund Gerichtsverfügung mittels Vermerk gesichert<sup>324)</sup>, so ist bereits eine dingliche Belastung entstanden (vgl. Bukowski v. zu Art. 1412). Die Konkursöffnung hat daher nur zur Folge, dass der Anspruch auf Bewilligung der endgültigen Eintragung gegen die Konkursverwaltung zu richten ist<sup>325)</sup>. Von den endgültigen dinglichen Rechten bewirkt das Eigentum, dass das Schiff überhaupt nicht zur Masse gezogen werden kann. Die Pfandrechte der Schiffshypotheken- und Schiffsgläubiger<sup>325a)</sup> gewähren den Anspruch auf abgesonderte Befriedigung. Dem Niessbrauchberechtigten steht surrogativ ein Recht auf abgesonderte Befriedigung zu (s. S. 66)<sup>326)</sup>.

Die abgesonderte Befriedigung erfolgt durch Zwangsversteigerung nach den Vorschriften des SchHpG (S. 62 ff.).

Da die Haftung für die durch Schiffshypothek gesicherte Forderung eine unbeschränkte ist, so steht es den Schiffshy-

<sup>322)</sup> s. Zwingmann Entsch. V. Nr. 740 Seite 101 f.

<sup>323)</sup> Erdmann II. S. 466 Anm. 6.

<sup>324)</sup> Eine rechtsgeschäftliche Vormerkung ist unbekannt (S. 30 Anm. 116).

<sup>325)</sup> s. Bukowski I. w) zu Art. 1412. Dieser Anspruch auf Bewilligung stellt sich als Aussonderungsanspruch besonderer Art dar: er richtet sich auf eine, den gebundenen Massewert zwecks Vorzugsbefriedigung eines Gläubigers ändernde rechtsgeschäftliche Verfügung (Jaeger Anm. 13 zu Art. 24 KO).

<sup>325a)</sup> Doch sind letztere anzumelden, s. S. 66.

<sup>326)</sup> Unter den Ansprüchen, die zu abgesonderter Befriedigung berechtigen, nennt das Gesetz an erster Stelle: Lohnforderungen aus dem letzten Jahr bis zur Klagerhebung, soweit der Lohndienst »auf dem Grundstück« des Gemeinschuldners geleistet wurde. Art. 83 Ziff. 1. Eine analoge Anwendung hinsichtlich registrierter Schiffe erscheint ausgeschlossen, wie die Geschichte der Vorschrift zeigt: der Novelle v. J. 1928 war die genannte Einschränkung unbekannt. Sie wurde i. J. 1931 eingeführt. Damit ist aber gesagt, dass ausschliesslich der gesetzlich bestimmte Tatbestand das Recht auf abgesonderte Befriedigung gewährt: vgl. Senat 1933 Nr. 2715. Der Entw. hat übrigens diese Vorschrift fallen lassen.

pothekengläubigern frei, den durch abgesonderte Befriedigung nicht gedeckten Rest als Konkursforderung geltend zu machen<sup>327</sup>).

Im übrigen sind die allgemeinen Konkursvorschriften anzuwenden.

## VII.

# Löschung des Schiffes aus dem Register.

### 1. Voraussetzungen.

Wie ein Schiff nur beim Vorliegen aller gesetzlichen Voraussetzungen im Schiffsregister registriert werden kann, so muss umgekehrt das Wegfallen schon einer dieser Voraussetzungen zur Löschung des Schiffes führen<sup>328</sup>): das Schiff ist kein »lettländisches Seehandelschiff« mehr; nur für solche erteilt aber der Staat die Flaggenbefugnis, und nur ihnen steht daher das Schiffsregister offen<sup>329</sup>). Ist diese Eigenschaft fortgefallen, so hat mithin der Staat einen öffentlich-rechtlichen Anspruch auf Löschung des Schiffes. Unmittelbar richtet sich der Anspruch gegen die Registerbehörde, mittelbar gegen den Schiffseigentümer: er ist verpflichtet, das Vorliegen von Lösungsgründen der Registerbehörde mitzuteilen (vgl. S. 18). An einer Sanktionsnorm fehlt es jedoch

Die gesetzlichen Vorschriften über die Lösungsbedingungen weisen einen legislativen Mangel auf: das sachlich zuständige LFIG gibt nur eine allgemeine Vorschrift (Art. 7), das sachlich unzuständige SchHpG aber gibt in den Ausführungsbestimmungen<sup>330</sup>) eine Reihe von Einzelvorschriften, die ihrem Inhalte nach keine Ausführungsbestimmungen sind<sup>331</sup>).

Die SchHpG Instr schreibt die Löschung des Schiffes in folgenden Fällen vor (Art. 19):

1. bei unrettbarem Untergang oder Verschollenheit;
2. falls das Schiff wegen erlittener Schäden oder Alters als zu weiterer Fahrt dauernd untüchtig kondemniert, abgewrackt oder sonstwie vernichtet wird;

<sup>327</sup>) Siehe Bukowski I. w) zu Art. 1456 und der dort zit. Russ. Senat 1904 Nr. 108.

<sup>328</sup>) Das Wegfallen muss ein dauerndes sein: ein vorübergehendes schafft Löschungspflicht ebensowenig, wie ein vorübergehendes Vorliegen Registrierungsberechtigung gibt.

<sup>329</sup>) In diesem Sinne LFIG Art. 7. (Über die Lesart s. S. 34 Anm. 135).

<sup>330</sup>) Soweit Paragraphen ohne Zusatz zitiert werden, sind die Vorschriften der SchHpG Instr. Abt. IV. gemeint.

<sup>331</sup>) Inhaltlich stellen sich diese Vorschriften der SchHpG Instr. als Beilage zu LFIG Art. 7 dar, was de lege ferenda durchzuführen wäre.

3. bei Verlust des materiellen Flaggenrechts;
4. falls das Schiff ausschliesslich zur Binnenschifffahrt verwendet werden soll.

Doch hat Löschung ebenso zu erfolgen falls:

1. das Schiff als gute Prise erklärt wird<sup>332</sup>);
2. dem Schiff die Kauffahrereigenschaft dauernd entzogen wird (vgl. S. 24);
3. ein Reeder ausländischer Staatszugehörigkeit den Ausschluss beantragt. Die Erteilung des Flaggenpatentes an Ausländer stellt einen Ausnahmefall dar. Ihnen gilt die Registrierungspflicht des LFIG Art. 2 Abs. 1 nicht. Daher kann ein Verbleiben unter lettischer Flagge nicht erzwungen werden<sup>333</sup>).

Ist das auszuschliessende Schiff mit Schiffshypotheken belastet oder Gegenstand des Vollstreckungsverfahrens, so darf die Löschung des Schiffes erst nach schriftlich erteilter Zustimmung der Gläubiger erfolgen; bis dahin ist im Register nur ein Vermerk über den Ausschlussgrund einzutragen (Art. 24)<sup>334</sup>).

Das Vorliegen von Ausschlussgründen hat der Schiffseigner der Registerbehörde bis spätestens 6 Wochen nach Eintritt des Grundes mitzuteilen; nur bei Verschollenheit des Schiffes beträgt die Frist 6 Monate, gerechnet vom Tage des Auslaufens aus dem letzten Hafen (Art. 20)<sup>335</sup>). Gleichzeitig sind der Registerbehörde Flaggenpatent, Schiffszertifikat und Messbrief, soweit sie erhalten blieben, vorzustellen (Art. 21).

Ist der Lösungsgrund Verlust des materiellen Flaggenrechts, so hat der Schiffseigentümer Flaggenpatent und Registerzertifikat »baldigst« der Registerbehörde — direkt oder durch den lettischen Konsul — zuzustellen<sup>336</sup>). Auf dem Messbrief, der dem Schiffseigner verbleibt, vermerkt die Registerbehörde oder der Konsul (vgl. S. 33) die Flaggenentziehung (Art. 22).

<sup>332</sup>) Zwar schweigt das Gesetz, doch gilt dies lt. internationaler Rechtsanschauung (s. Perels S. 186 ff.).

<sup>333</sup>) Die Registerpraxis hat das bestätigt (siehe auch S. 23 Anm. 75).

<sup>334</sup>) Getreu dem wirtschaftlichen Zweck (S. 1 Anm. 4) weist die SchHfG-Instr. die Schiffshypothekengläubiger darauf hin, dass ihnen diese Sicherheit auch für den Fall des Flaggenwechsels zustehe (Art. 25). Die genannten Gläubiger gelten also als soweit schutzwürdig, dass um ihrerwillen die Durchsetzung des staatlichen Lösungsanspruchs aufschiebend bedingt wird.

<sup>335</sup>) Zwar ist die Aufzählung in Abs. 1 nicht erschöpfend, lässt jedoch den Schluss zu, dass die Frist regelmässig 6 Wochen währt. In diesem Sinne auch Art. 23 Satz 1.

<sup>336</sup>) Ebenso LFIG Art. 7. Die Frist ist jedoch auch hier eine 6 wöchentliche SchHfG Instr. Art. 20 Satz 1.

Hat die Registerbehörde sichere Kenntnis vom Vorliegen von Ausschlussgründen und hat der Schiffseigentümer seiner Mitteilungspflicht nicht Genüge getan, so hat die Registerbehörde ihn zur Mitteilung aufzufordern (Art. 23).

Eine Erklärungsfrist ist nicht gesetzt. Ist der Wohnsitz des Schiffseigners unbekannt, so erfolgt die Aufforderung durch einmalige Veröffentlichung im Regierungsanzeiger mit 2-monatlicher Erklärungsfrist. Erfolgt die Mitteilung nicht oder nur ungenügend, so hat die Registerbehörde das Recht, nach nochmaliger Prüfung des Tatbestandes das Schiff auszuschliessen (Art. 23)<sup>337</sup>).

Die Löschung hat grundsätzlich sofort zu erfolgen, sobald der Schiffseigner die Registerbehörde vom Lösungsgrunde in Kenntnis gesetzt hat. Über die Ausnahmen im Falle der Hypothekbelastung oder eingeleiteten Vollstreckung s. S. 72.

## 2. Bedeutung.

Die Löschung des Schiffes im Register kündigt, dass das Schiff kein »lettländisches Seehandelsschiff« mehr ist. Alle Rechte, die nur an solchen Schiffen bestehen konnten, also die Registrierung des Schiffes notwendig zur Voraussetzung hatten, werden von der Löschung ergriffen: sie ist Gesamtlöschung.

A. In öffentlichrechtlicher Hinsicht bewirkt die Löschung den Verlust des Flaggenrechts, soweit die Vermutung der Richtigkeit tatsächlicher Eintragungen nicht schon früher zerstört, und demgemäss das Flaggenpatent bereits eingezogen war (vgl. S. 36).

B. In privatrechtlicher Hinsicht bewirkt die Löschung — soweit sie nicht infolge völligen oder teilweisen Unterganges des Schiffes oder infolge Prisengerichtsspruches

---

<sup>337</sup>) Die Vorschriften über die Lösungsvoraussetzungen können m. E. nicht als ausreichend angesehen werden. Die Vermutung materieller Richtigkeit des Schiffsregisters sowohl in öffentlichrechtlicher vor allem aber in privatrechtlicher Hinsicht erfordert m. E.:

- 1) eine Sanktion für den Fall, dass der Schiffseigner einfach schweigt: in Form einer Geldstrafe für die Nichterfüllung seiner Pflicht dem Staate gegenüber, und in Form der Haftung für jeglichen Schaden, der den, im Register eingetragenen Gläubigern entstand.
- 2) die Eintragung eines entsprechenden amtlichen Vermerkes, sobald die Registerbehörde vom Vorliegen des Ausschlussgrundes Kenntnis erlangt hat. Hiervon wären die in Frage kommenden Konsuln zwecks vorläufiger resp. endgültiger Einziehung des Flaggenpatents zu benachrichtigen (vgl. S. 33). Dem Schiffseigner läge der Gegenbeweis ob, den er in kurzer Frist anzutreten hätte, widrigenfalls der Ausschluss des Schiffes zu beschliessen wäre.

lediglich Berichtigung war — den Verlust der Sonderrechtsstellung, die das Schiff als Fahrnissache kraft der Registrierung genoss: von nun ab sind auf das Schiff ausschliesslich die Vorschriften des allgemeinen Fahrnisrechts anzuwenden. Daher bleiben Eigentum und Niessbrauch unverändert bestehen, die Schiffshypothek aber verwandelt sich in ein schlichtes Fahrnispfandrecht. Für die zwangsgesicherten dinglichen Rechte gilt entsprechendes. Dagegen müssen die rechtsgeschäftlichen Veräusserungsverbote, da obligatorischer Natur, jegliche Wirkung gegen Dritte verlieren (vgl. LBGB Art. 959). Die richterlichen Verbote verlieren diese Wirkung nicht <sup>338</sup>).

Wieweit Ansprüche im Falle des Flaggenwechsels durchgesetzt werden können, hängt vom Recht der neuen Flagge ab <sup>339</sup>). Doch hat sich der Gedanke der zwischenstaatlichen Bedeutung des Seehandels soweit durchgesetzt, dass die durch nationales Recht begründeten Schiffshypotheken und Schiffsgläubigerrechte in den meisten schiffahrttreibenden Staaten anerkannt werden.

## VIII.

### Die Schiffspart. <sup>340</sup>)

Regelmässig ist auf die Part am registrierten lettischen Seehandelsschiff das bisher Ausgeführte entsprechend anzuwenden <sup>341</sup>). Daher sind hier nur die Ausnahmen zu betrachten.

Den Mitreedern steht ein gesetzliches Vorkaufsrecht <sup>342</sup>) an der zu veräussernden <sup>343</sup>) Part zu. Während

<sup>338</sup>) Siehe LBGB Art. Art. 956 gegen 959. War im übrigen eine Forderung nur durch Zwangsvermerk gesichert, so hat der Gläubiger einen unbedingten Anspruch auf sofortige Sicherung durch Arrest des Schiffes (vgl. SchHpG Art. 66).

<sup>339</sup>) Anders, wenn sich das Schiff noch im lettischen Hoheitsgebiet befindet; insonderheit ist die Sicherung durch Arrest auch in den Territorialgewässern zulässig, da die LZPO keine Ausnahme vorsieht.

<sup>340</sup>) Die Registergesetzgebung unterscheidet nicht zwischen Partenreederei und bürgerlichrechtlichem Miteigentum am Schiff (vgl. Wüstenhöfer S. 261 ff.). Die im SchKfG und SchHpG gegebenen Vorschriften sind also für beide Fälle der Miteigentumsgemeinschaft am Schiff anzuwenden. Ein zur Beratung stehender Gesetzesentwurf über die Partenreederei spricht diese jedoch als juristische Person an (vgl. S. 22 Anm. 68).

<sup>341</sup>) SchFaG Art. 2 Anm. 2; LFIG Art. 1; SchKfG Art. Art. 1, 3, 5 Abs. 2, 15, 17; SchHpG Art. 5 Satz 2, 27 Ziff. 2a), vgl. Art. 94.

<sup>342</sup>) SchKfG Art. 10. Entstanden aus dem sog. Setzungsrecht der Mitreeder. Quellen bei Loeber OsR 1929 S. 67 Anm. 6; auch Hansische Schiffsordnung v. J. 1614 Tit. 3 Art. 14 — zit. sub Art. 939 des »Liv-Est- und Curländischen Privatrechts« (letzte Ausg. v. J. 1902).

<sup>343</sup>) Dies gilt für alle Fälle freiwilliger Veräusserung unter Lebenden (vgl. SchKfG Art. 15). Ist die Veräusserung kein Verkauf, so wird das

aber das LBGB die Geltendmachung dieses Rechts erst nach geschehener Veräusserung zulässt (Art. 939) macht das SchKfG als Sondergesetz die Wirksamkeit der Veräusserung von dem v o r a n g e h e n d e n — auch stillschweigenden — Verzicht der Mitreeder abhängig. Die Erklärungsfrist währt 2 Wochen seit der Benachrichtigung seitens des zur Veräusserung schreitenden Mitreeders. Das Vorkaufsrecht fällt weg, soweit die Veräusserung sich zwischen Eltern und Kindern, Geschwistern<sup>344</sup>), Ehegatten und Mitreedern vollzieht (SchKfG Art. 11).

Eine Parthypothek kann nur mit Zustimmung aller Mitreeder bestellt werden<sup>345</sup>). Daher wahrt sie ihren Rang auch gegenüber jüngeren Hypotheken am ganzen Schiff.

Im Falle der Zwangsversteigerung der Part fällt das Vorkaufsrecht fort, (LBGB Art. 3957) doch gibt das Gesetz ein begrenztes Surrogat: Ausländer werden zur Beteiligung am Meistbot nur zugelassen, falls kein einziger der Mitreeder dagegen Einspruch erhebt<sup>346</sup>). Auch sind die Mitreeder von der Sicherheitsleistung befreit<sup>347</sup>).

Konkursfähig ist m. E. nur der einzelne Mitreeder, nicht die Partenreederei selbst<sup>348</sup>): ihr mangelt jegliche Prozesslegitimation<sup>349</sup>).

Der Verlust des materiellen Flaggenrechts tritt, da das Gesetz keine Ausnahme vorsieht, sofort ein, sobald eine Part in ausländische Hände übergegangen ist. Über die Ausnahmen im Falle der Hypothekenbelastung und eingeleiteten Vollstreckung s. S. 72.

---

Vorkaufsrecht »auf Grund vorzunehmender Taxation« ausgeübt (Zwingmann Entsch. VII. Nr. 1486).

<sup>344</sup>) Da das Gesetz keine Einschränkung vorsieht, so hat das auch zu gelten, wenn zwischen diesen Personen Stief- oder Adoptivgemeinschaft besteht.

<sup>345</sup>) SchHpG Art. 5 Satz 1 (Anders LBGB Art. 938). Die Zustimmung muss eine ausdrückliche sein (LBGB Art. 2941). Durch diese Vorschrift hat der Gesetzgeber den Gefahren begegnen wollen, die durch »eigen-nützig handelnde« Parteigentümer der Miteigentumsgemeinschaft und somit der Schifffahrt erwachsen können (Prot. vom 5. X. 26).

<sup>346</sup>) Dem Eigentümer der zu versteigernden Part steht dieses Recht naturgemäss nicht zu (vgl. SchHpG Art. 80 mit LZPO Art. 1196).

<sup>347</sup>) SchHpG Art. 80 mit LZPO Art. 1301 Ziff. 2.

<sup>348</sup>) So Jaeger Komm. V. Anm. 8 zu Art. 25 zit. b. Wüstendörfer S. 473 Anm. 24; letzterer a. M. (1. c.).

<sup>349</sup>) Vgl. Loeber Grundriss S. 387. Vgl. jedoch S. 22 Anm. 68 Satz 2.

## Schiffsobligation im Rechtsverkehr.

In der Rechtswirklichkeit enthält die Schiffsobligation (der Schiffshypothekenbrief) ausser den in SchHpG § 38 genannten Angaben noch folgende: die Eintragungsbewilligung seitens des Schiffseigentümers; die materielle causa (Darlehn usw.); eine Konventionalpön von ...% im Falle verspäteter Zahlung; sodann besondere Verpflichtungen des Schiffseigentümers, wobei im Nichterfüllungsfalle der Gläubiger das Recht hat, die Schuld ohne Kündigung sofort zurückzuverlangen und sie — im Nichtzahlungsfalle gerichtlich beizutreiben; als solche Verpflichtungen werden in der Regel vornehmlich folgende genannt:

das Schiff stets in guter Ordnung zu halten; alle Staats- und sonstigen gesetzlichen Abgaben rechtzeitig zu bezahlen; ohne Zustimmung des Gläubigers das Schiff nicht zu verbodnen; ohne Zustimmung des Gläubigers keine Zahlungen auf einen Zeitraum von mehr als ..... zu empfangen; ohne Zustimmung keine Umbauten oder Reparaturen vorzunehmen, deren Kosten mehr als Ls .... betragen; das verpfändete Schiff nebst Zubehör gegen alle nur möglichen Unglücksfälle für den Betrag von mindestens Ls .... zu versichern, wobei die Versicherungsgesellschaften mit Zustimmung des Gläubigers auszuwählen sind; bis zur völligen Schuldtilgung dem Schiff die Klasse des Verpfändungstages zu wahren; ..... Tage vor Ablauf der Versicherung diese zu erneuern; dem Gläubiger oder seinen Vertretern jederzeit die Besichtigung des verpfändeten Schiffes zu gestatten.

Endlich wird die Schiffsobligation stets notariell beurkundet.

Die Latvijas Hipotēku Banka verlangt schliesslich noch die Hinterlegung des Schiffszertifikats (vgl. S. 43 Anm. 176a).

## Beilage \*)

zu § 24 des Gesetzes über Schiffshypotheken und  
Schiffsgläubigerrechts.

Formular des beim Seedepartement geführten Schiffsregisters.

### I. Abteilung. (Merkmale des Schiffes).

Registriert am „..... 19... Nr. ....	Schiffsname	Flaggen- signalement	Veränderungen
--	-------------	-------------------------	---------------

Gattung und Zweckbestimmung des Schiffes

Heimathafen

Ort und Jahr der Erbauung

Das wesentliche Baumaterial

Anzahl der Masten

Anzahl der Decks

Länge des Schiffes                      Fuss (.....m)

Breite des Schiffes                      Fuss (.....m)

Tiefe bis zum Kiel                      Fuss (.....m)

Raumgehalt: brutto                      reg. tons (..... cbm)

Raumgehalt: netto                      reg. tons (..... cbm)

Für welche Fahrten ist das Flaggenpatent erteilt

Schiffsboden

Anzahl der wasserdichten Schotten

Angaben über die Schiffsklassifikation bzw. die  
Seetüchtigkeit

#### Maschinen und Kessel.

Anzahl und Typ der Maschinen

Stärke in PS.

Anzahl und Typ der Kessel

Typ des Antriebes

\*) Diese Beilage ist in wörtlicher Übersetzung wiedergegeben.

## Anlage II (Fortsetzung)

### 2. Abteilung. (Der Schiffseigentümer).

I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.
Lf.Nr.	Der Schiffseigentümer	Bei Mit-eigentum die Grösse d. einzelnen Anteile	Der Erwerbsgrund des Eigentumsrechts am Schiff oder an der Part	Veränderungen im Bestande des Schiffseigentümers	Die II. Nr. unter der die Veränderung eingetragen ist	Bemerkungen

### 3. Abteilung. (Pfandschulden).

I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.
Lf.Nr.	Pfandschulden	Betrag	Lf.Nr.	Veränderungen der Pfandforderungen	Betrag	Lf.Nr.	Erlöschen der Pfandforderungen	Betrag

### 4. Abteilung. (Belastung des Schiffes).

I.	II.	III.	IV.
Lf. Nr.	Belastungen des Schiffes	Lf. Nr.	Veränderungen und Erlöschen der Belastung



M. Monet u 5 18

## Fehlerverzeichnis

S. 14 Anm. 21	statt	„ausreichend“ — „ausreichend, so jetzt auch Senat 1934 Nr. 109“
„ 19 Ze. 15 v. o.	„	„ . . nach an . . “ — „ . . nach nur an . . “
„ 24 „ 10 „ „	„	„ . . Schifffahrt . . “ — „ . . Schifffahrt <sup>70)</sup> . . “
„ 26 Anm. 93	„	„ . . publique . . “ — „ . . public . . “
„ 28 „ 103	„	„ . . (Art. 56)“ — „ . . (Art. 55)“
„ 30 „ 115	„	„ . . Art . . . 925“ — „ . . Art . . . 529“
„ 49 „ 208	„	„ . . juristischen . . “ — „ . . juristische“
„ 56 „ 237	„	„ . . SchHpG Art 28 Ziff. 2a“ — „ . . SchHpG Art. 29 Ziff. 2a“
„ 59 „ 257	„	„ . . Art. 87 Abs. II“ — „ . . Art. 87 Satz 2“
„ 59 „ 258	vor	„SchHpG Art. 28 Abs. II“ — „SchHpG Art. 67 Abs. I“
„ 60 „ 266	statt	„ . . s. S. 48).“ — „ . . s. S. 48 Anm. 203).“
„ 62 Ze. 10 v. o.	„	„ . . erfolgen —“ — „ . . erfolgen als Vollstreckungsvollendung —“
„ 63 Anm. 282	„	„ . . Anm. 251 Abs. II.“ — „ . . Anm. 251a.“
„ 64 „ 288	„	„ . . Erwerbers . . “ — „ . . Erwerbes . . “
„ 65 Ze. 8 v. o.	„	„ . . Flaggenzeugnissen . . “ — „ . . Flaggenzeugnisses“
„ 68 Anm. 310	„	„ . . Art . . . 66 Abs. I“ — „ . . Art . . . 67 Abs. I“
„ 69 „ 316	„	„ . . LNO Anm. 2“ — „ . . LNO Art. 317 Anm. 2“
„ 70 Ze. 16 v. o.	„	„ . . Bukowski v) zu . . “ — „ . . Bukowski w) zu . . “

---

Endlich soll bemerkt werden, dass Hinweise auf die entspr. Art. Art. des in diesem Jahre in Kraft tretenden Zivilgesetzbuchs Lettlands nicht gebracht sind, da vorliegende Arbeit im Wesentlichen bereits im Frühjahr 1936 abgeschlossen war. Doch darf erwähnt werden, dass bemerkenswerte Änderungen der behandelten Materie durch erwähntes Gesetzbuch nicht erstehen.



N. Monetula: 18