

BRIEFING

LÖSCHUNG EINER SCHIFFSHYPOTHEK
NACH ERSTEIGERUNG EINES SCHIFFES
IM AUSLAND

MÄRZ 2016

- ANSPRUCH AUF BERICHTIGUNG DES SCHIFFSREGISTERS IN BEZUG AUF DIE SCHIFFSHYPOTHEK
- PRAXIS DER ANERKENNUNG AUSLÄNDISCHER GERICHTSBESCHLÜSSE AN DEN DEUTSCHEN SCHIFFSREGISTERN



“... IMMER WIEDER NUTZEN FINANZIERENDE BANKEN ... DAS MITTEL DER ZWANGSVERSTEIGERUNG, UM EIN SCHIFF ... FREI VON SCHIFFSGLÄUBIGERRECHTEN (*MARITIME LIENS*) VERÄÜßERN ZU KÖNNEN...”

Einführung

Bereits seit mehreren Jahren befindet sich die Schifffahrt in einer andauernden Krise, die nicht zuletzt aufgrund der niedrigen Charraten auch massiv auf die maritime Finanzwirtschaft durchschlägt. Ein von Banken gelegentlich genutzter Weg zur Befriedigung ausstehender Forderungen ist die Zwangsversteigerung. Immer wieder nutzen finanzierende Banken jedoch auch das Mittel der Zwangsversteigerung, um ein Schiff im Rahmen einer Restrukturierung frei von Schiffsgläubigerrechten (*maritime liens*) veräußern zu können. In der Praxis seltener ist der Fall, dass nicht nur Schiffsgläubigerrechte gegen das Schiff bestehen, sondern auch weitere, nachrangige Schiffshypotheken im Schiffsregister eingetragen sind, deren Gläubiger einer Restrukturierungsmaßnahme nicht oder nur gegen entsprechende Leistungen der Bank zustimmen. Hier gehen die Banken meist von der Löschung der Hypothek aus, nachdem der entsprechende Zuschlagsbeschluss des Vollstreckungsgerichts vom Erwerber des Schiffes beim jeweils zuständigen deutschen Schiffsregister vorgelegt worden ist. Soweit die Versteigerung in Deutschland stattfindet, ergibt sich die Löschung der nachrangigen Hypotheken aus §§ 162 i.V.m. 91 Abs. 1 ZVG. Anders sieht es bei einer Versteigerung in Deutschland registrierter Schiffe im Ausland aus. Hier ist fraglich, ob die Vorschriften des ZVG die gleiche Wirkung entfalten, wie bei einer Versteigerung im Inland.

Anspruch auf Berichtigung des Schiffsregisters

Bei einer gerichtlichen Versteigerung wird das Schiff üblicherweise lastenfrem an den jeweils Höchstbietenden übereignet. Die Lastenfremheit umfasst neben den zuvor genannten Schiffsgläubigerrechten auch die im Register eingetragenen Schiffs-

hypotheken. Das Schiffsregister, in dem die Schiffshypotheken eingetragen sind, wird damit unrichtig – zumindest dann, wenn der Zuschlagsbeschluss des Vollstreckungsgerichts in Deutschland anerkannt wird.

In diesem Fall muss der neue Eigentümer keinen Antrag auf Löschung der Hypothek, sondern auf Berichtigung des Schiffsregisters stellen. Für in Deutschland registrierte Schiffe ist diese Berichtigung in §§ 24 und 31 der Schiffsregisterordnung geregelt. Nach § 29 Schiffsregisterordnung muss eine Eintragung grundsätzlich von dem bewilligt werden, dessen Recht hiervon betroffen ist. Im Fall der Löschung einer nachrangigen Schiffshypothek ist dies der jeweilige Hypothekengläubiger, der hierzu nicht bereit sein wird. § 31 Abs. 1 Satz 1 Schiffsregisterordnung regelt daher die Berichtigung des Schiffsregisters durch den Nachweis der Unrichtigkeit. Der Nachweis ist gemäß § 37 Abs. 1 Schiffsregisterordnung durch öffentliche oder öffentlich beglaubigte Urkunden zu führen. Zwar sind auch ausländische Gerichtsbeschlüsse öffentliche Urkunden, die, sofern legalisiert, auch einen Beweiswert nach Maßgabe der ZPO haben. Gleichwohl erstreckt sich der Beweis nur auf die Echtheit der Urkunde und nicht auch auf die Rechtsfolge im jeweiligen Ausstellerland. Die Anerkennung der Rechtsfolge ausländischer Gerichtsbeschlüsse in Bezug auf die Lastenfreiheit eines ersteigerten Schiffes ist nicht gesetzlich geregelt.

Das dingliche Recht am Schiff unterliegt nach deutschem Recht dem Land der Registrierung (vgl. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 EGBGB). Ein ausländisches Gericht kann daher durch Urteil oder Beschluss nur dann wirksam über dingliche Rechte, wie etwa den Eigentumswechsel oder das Erlöschen der Hypothek entscheiden, wenn dieses Urteil oder dieser Beschluss in Deutschland durch das zuständige Seeschiffsregister anerkannt wird. Umgekehrt sieht das deutsche Recht für eine Zwangsversteigerung ausländischer Schiffe in Deutschland eine unmittelbar dingliche Wirkung vor. Nach § 171 Zwangsversteigerungsgesetz (ZVG) sind die Vorschriften der Zwangsversteigerung im ersten Abschnitt des ZVG (Zwangsversteigerung und Zwangsverwaltung von Grundstücken) auch auf ausländische Schiffe anwendbar, soweit diese als deutsche Schiffe eintragungspflichtig wären. Eine dieser anwendbaren Vorschriften ist § 130 Abs. 1 ZVG, demzufolge das zuständige Schiffsregister zu ersuchen ist, die Schiffshypothek zu löschen.

“DIE ANERKENNUNG
AUSLÄNDISCHER
GERICHTSBESCHLÜSSE
IN BEZUG AUF DIE
LASTENFREIHEIT DES
ERSTEIGERTEN SCHIFFES
IST NICHT GESETZLICH
GEREGELT.”

In Bezug auf Schiffsgläubigerrechte hat der Bundesgerichtshof bereits Anfang der 60er Jahre entschieden, dass deren Erlöschen als Rechtsfolge nach dem Recht des jeweiligen Landes, in welchem die Zwangsversteigerung erfolgt, in Deutschland anzuerkennen ist (vgl. BGH NJW 1961, 1672, 1673). Eine entsprechende Entscheidung in Bezug auf Schiffshypotheken ist bislang nicht erfolgt. Ein direkter Anspruch auf Berichtigung des Schiffsregisters lässt sich aus dem Gesetz nicht herleiten. Gleichwohl wird man die Ratio der Entscheidung auf den Bestand von Schiffshypotheken entsprechend anwenden können. Maßgeblich beim Antrag an das deutsche Seeschiffsregister wird daher der Nachweis der Rechtsfolge im dem Land sein, in welchem die Zwangsversteigerung erfolgt.

Konventionen

Auch auf internationaler Ebene gibt es keine für Deutschland bindenden Regelungen zur Anerkennung ausländischer Zuschlagsbeschlüsse im Rahmen von Zwangsversteigerungen deutscher Schiffe. Bislang gibt es zwei internationale Konventionen, die die Anerkennung ausländischer Beschlüsse in Bezug auf die Lastenfreiheit von Schiffen nach einer Zwangsversteigerung zumindest teilweise regeln. Die *International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and*

Mortgages (1967) und die *International Convention on Maritime Liens and Mortgages* (1993). Gegenstand beider Konventionen ist in erster Linie das Rangverhältnis mehrerer Forderungen gegen ein Schiff im Rahmen einer Zwangsversteigerung. Allerdings enthalten beide Konventionen auch Regelungen über das Erlöschen von Forderungen gegen das Schiff nach Verkauf durch Versteigerung (sog. *Forced Sale*).

Die Bundesrepublik Deutschland hat keine der beiden Konventionen ratifiziert. Allerdings wurden bestimmte Regelungen aus der 1967 Konvention, die das Rangverhältnis der Forderungen gegen das Schiff betreffen, in das HGB übernommen. Die Regelungen über das Erlöschen von Forderungen und zur Anerkennung der entsprechenden Gerichtsentscheidung wurden jedoch nicht übernommen.

Derzeit befindet sich eine dritte Konvention in Bearbeitung, die *Beijing Convention on Foreign Judicial Sale of Ships and their recognition*. Der erste Entwurf wurde auf der CMI Konferenz im Oktober 2012 in Peking vorgestellt. Dieser Entwurf wurde anschließend erweitert und in Teilen abgeändert und schließlich als finaler Entwurf auf der CMI Konferenz im August 2014 in Hamburg verabschiedet.

Die *Beijing Convention* beschäftigt sich im Schwerpunkt mit prozessualen Anforderungen und Folgen eines Zwangsversteigerungsverfahrens sowie dessen Anerkennung in anderen Mitgliedsstaaten. Einige Regelungen, die bereits in der 1967 und der 1993 Konvention enthalten waren, werden übernommen. So sieht auch die *Beijing Convention* vor, dass das Vollstreckungsgericht eine Benachrichtigung über die bevorstehende Versteigerung (sog. *Notice of Judicial Sale*) an das Schiffsregister, die Hypothekengläubiger, die Schiffsgläubiger und den Eigentümer zu versenden hat. Weiterhin soll nach Versteigerung ein *Certificate of Judicial Sale* erstellt werden, welches den Eigentumsübergang und die Lastenfreiheit bestätigt. Die Anerkennung der lastenfreien Versteigerung im Heimatstaat des Schiffes wird jedoch maßgeblich von der Ratifizierung der *Beijing Convention* und der Einhaltung der Verfahrensvorschriften durch das versteigernde Gericht abhängen.

Praxis an den Registergerichten

Die deutschen Schiffsregister haben hinsichtlich der Anerkennung ausländischer Gerichtsbeschlüsse in Bezug auf die Lastenfreiheit von versteigerten Schiffen sehr unterschiedliche Praxen. Eine generelle Aussage ist daher nicht möglich. Die Anforderungen, die grundsätzlich an die Anerkennung gestellt werden können, sind zum einen die Bebringung der gerichtlichen Urkunde im Original in beglaubigter und legalisierter Form. Sofern das ausstellende Gericht in einem Mitgliedsstaat des Haager Übereinkommens zur Befreiung ausländischer öffentlicher Urkunden von der Legalisierung (1961) liegt, dürfte eine Apostille ausreichend sein. Außerdem verlangen die Schiffsregister üblicherweise eine beglaubigte Übersetzung der Urkunde. Sollte die Urkunde im Original in englischer Sprache vorliegen, so wird im Einzelfall zu prüfen sein, ob auf eine Übersetzung verzichtet werden kann. Zum anderen wird das Register einen Nachweis darüber verlangen, dass die Rechtswirkung des ausländischen Gerichtsbeschlusses neben dem Eigentumsübergang auch die Lastenfreiheit zur Folge hat. Sofern diese Rechtsfolge aufgrund der Erfahrung des Registerbeamten gerichtsbekannt ist, dürften hier keine Probleme bestehen. Andernfalls wird zu prüfen sein, ob die Rechtsauskunft eines lokalen Anwalts (*legal opinion*) ausreicht. Im Einzelfall wird das Register ein Gutachten eines anerkannten

“IN JEDEM FALL WIRD DAS SCHIFFSREGISTER DEM JEWEILIGEN HYPOTHEKENGÄUBIGER VOR LÖSCHUNG DER SCHIFFS-HYPOTHEK RECHTLICHES GEHÖR GEWÄHREN MÜSSEN”

Forschungsinstitutes verlangen können, beispielsweise des Max-Planck Institutes für ausländisches und internationales Privatrecht in Hamburg.

In jedem Fall wird das Schiffsregister dem jeweiligen Hypothekengläubiger vor Löschung der Schiffshypothek rechtliches Gehör gewähren müssen, um auszuschließen, dass der vorgelegte Gerichtsbeschluss ohne Anhörung des betroffenen Hypothekengläubigers erging. Ob dafür eine Anhörungsfrist gesetzt wird und wie lange diese dauert, liegt im Ermessen des Schiffsregisters. Mögliche Einwände der Hypothekengläubiger dürften sich jedoch auf prozessuale Mängel im Versteigerungsverfahren beschränken.

Fazit

Der Mangel an einheitlicher Praxis an den deutschen Schiffsregistern und die damit verbundene Rechtsunsicherheit ist nicht nur für finanzierende Banken, sondern insbesondere auch für ersteigernde Käufer ein unbefriedigender Zustand. Zwar wird ein Hypothekengläubiger, dessen Hypothek nicht formal aus dem Register gelöscht wurde, nur schwerlich erfolgreich einen Arrest gegen das Schiff ausbringen können, wenn der Neueigentümer dieses in einer Zwangsversteigerung erworben hat. Vollständig auszuschließen ist diese Gefahr jedoch nicht. In jedem Fall ist die formelle Unrichtigkeit des Schiffsregisters aber bei Weiterverkauf des Schiffes ein massiver Hinderungsgrund. Es ist zu erwarten, dass sich die Situation mit Ratifizierung und Umsetzung der *Beijing Convention* verbessern wird, da bestimmte Verfahrensabläufe geregelt und die Anerkennung des Verfahrens erleichtert werden wird. Leider wird es jedoch noch Jahre dauern, bis feststeht, ob und wann die *Beijing Convention* in Kraft tritt.

KONTAKT

Sollten Sie Fragen zu diesem Briefing haben, können Sie sich gerne jederzeit an Maren Brandes, Dr. Clemens Hillmer, Frederik Lorenzen, Dr. Klaus Schmid-Burgk oder Ihre üblichen Ansprechpartner bei Watson Farley & Williams wenden.



MAREN BRANDES
Partner
Hamburg
+49 40 800 084 429
mbrandes@wfw.com



DR. CLEMENS HILLMER
Partner
Hamburg
+49 40 800 084 456
chillmer@wfw.com



FREDERIK LORENZEN
Partner
Frankfurt
+49 69 297 291 252
florezen@wfw.com



DR. KLAUS SCHMID-BURGK
Senior Consultant
Hamburg
+49 40 800 084 497
kschmid-burgk@wfw.com

Publication code number: 57864356v1© Watson Farley & Williams 2016

Alle Verweise auf 'Watson Farley & Williams' und das 'Unternehmen' in diesem Dokument beziehen sich auf die Watson Farley & Williams LLP und / oder deren verbundene Unternehmen. Alle Nennungen eines 'Partners' beziehen sich auf ein Mitglied von Watson Farley & Williams LLP, ein Mitglied oder einen Partner eines verbundenen Unternehmens oder einen Mitarbeiter bzw. Consultant mit vergleichbarer Position und Qualifikation. Diese Broschüre ist ein Produkt von Watson Farley & Williams. Sie stellt eine Zusammenfassung zu Rechtsfragen dar und ist nicht darauf ausgerichtet, rechtlichen Rat zu erteilen.

Das hier Dargestellte ist möglicherweise nicht auf Ihre Situation anwendbar. Bei Anfragen oder Wünschen nach einer Rechtsberatung wenden Sie sich bitte an Ihren Ansprechpartner bei Watson Farley & Williams. Diese Publikation dient ausschließlich dem Zweck der Werbung.