

82. Kann gegen einen ausländischen Staat wegen privatrechtlicher Ansprüche aus einer von ihm betriebenen Schiffsreederei Klage vor inländischen Gerichten erhoben werden?

I. Zivilsenat. Ur. v. 10. Dezember 1921 i. S. G. S. (Rl.) IV.
United States Shipping Board (Bekl.) I 177/21.

I. Landgericht Bremen, Kammer f. Handelsfachen. — II. Oberlandesgericht Hamburg.

Um 24. August 1919 stieß auf dem Nieuwe Waterweg in der Nähe von Maasfluis (Holland) der der Klägerin gehörige Dampfer

„Jonas Sell“ mit dem den Vereinigten Staaten von Amerika gehörigen Dampfer „Ice King“ zusammen. Die Klägerin behauptet, daß der Zusammenstoß durch ein Verschulden der Führung des Dampfers „Ice King“ verursacht und ihr Dampfer „Jonas Sell“ durch den Zusammenstoß beschädigt worden sei. Auf Ersatz dieses Schadens nimmt die Klägerin den Beklagten als den Vertreter des Reeders des „Ice King“, der Vereinigten Staaten von Amerika, in Anspruch.

Der Beklagte hat die Einlassung zur Hauptsache verweigert und mit der Begründung, daß als die beklagte Partei die Vereinigten Staaten von Amerika anzusehen und diese der deutschen Gerichtsbarkeit nicht unterworfen seien, die Einreden der Unzuständigkeit des Gerichts und der Unzulässigkeit des Rechtswegs erhoben.

Das Landgericht verwarf die Einreden als unbegründet. Das Oberlandesgericht hob die landgerichtliche Entscheidung auf und wies die Klage ab.

Die Revision hatte keinen Erfolg.

Gründe:

Das Berufungsgericht hat die unbeanstandete Feststellung getroffen, daß der Eigentümer des Dampfers „Ice King“ und damit der eigentliche Beklagte im gegenwärtigen Rechtsstreit nicht das United States Shipping Board, sondern die von ihm vertretenen Vereinigten Staaten von Amerika sind.

Das angefochtene Urteil knüpft an den vom Reichsgericht im Urteil vom 12. Dezember 1905 (RGZ. Bb. 62 S. 165) ausgesprochenen Grundsatz an, daß ein ausländischer Staat auch aus rein privatrechtlichen Ansprüchen vor den inländischen Gerichten in der Regel nicht belangt werden könne. Dieser trotz entgegenstehender Erkenntnisse einiger auswärtiger Gerichte (vgl. Löning, die Gerichtsbarkeit über fremde Staaten und Souveräne, in der Festgabe für Zitting, S. 52 flg.), im wesentlichen aus der damals herrschenden Praxis hergeleitete völkerrechtliche Grundsatz ist jedenfalls für jene Zeit als zutreffend zu erachten. Es fragt sich, ob hieran inzwischen durch neu hervorgetretene Umstände, etwa durch den Weltkrieg und seine Vor- und Nachwirkungen, etwas geändert ist. Dies ist nicht der Fall. So hat die von der Revision vertretene und bisweilen im Schrifttum, seltener in der Rechtsprechung (vgl. HansRZ. 1921 S. 458) gebilligte Ansicht, daß ein ausländischer Staat, der im Inlande ein ausgedehntes gewerbliches Unternehmen eingerichtet hat und betreibt, sich damit für Rechtsstreitigkeiten aus diesem Gewerbe- oder Handelsbetrieb oder mit den ihm gehörigen (beweglichen) Vermögensstücken, die er in das Inland verbracht hat, auch den inländischen Gerichten unterwerfe, in der Praxis eine allgemeine oder irgendwie vorherrschende Anerkennung nicht gefunden (Löning S. 114 flg.). Wenn ferner in Schrifttum und

Rechtspredung wiederholt „Kaufahrteischiffen“ schlechtthin die Exterritorialität in fremdländischen Häfen aberkannt worden ist, so ist dies im Hinblick auf eine Zeit geschehen, wo eine ausschließliche Verwendung von Staatschiffen, d. h. im Eigentum eines souveränen Staates stehenden Seeschiffen, zu privaten Zwecken, insbesondere im Reedereigeschäft, in nennenswerthem Umfange nicht bekannt war. Es kann daher aus jenen Meinungsäußerungen nichts Entscheidendes dafür entnommen werden, daß völkerrechtlich nur solche fremdländische Staatschiffe von der inländischen Gerichtsbarkeit befreit seien, welche ganz oder teilweise im öffentlichen Dienst stehen. Allerdings ist in den internationalen Übereinkommen vom 23. September 1910 „zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen“ (RWB. 1913 S. 49) in Art. 11 und „zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot“ (RWB. 1913 S. 66) in Art. 14 insofern zwischen Staatschiffen, die ausschließlich für einen öffentlichen Dienst bestimmt sind, und Staatschiffen, bei denen dies nicht zutrifft, ein Unterschied gemacht, als der dort vorgesehene Vorbehalt nur auf die ersteren bezogen ist. Dies betrifft aber nur das den wesentlichen Gegenstand jener Übereinkommen bildende materielle Privatrecht und läßt keinen hier in Betracht kommenden Rückschluß zu auf die Entwicklung des Völkerrechts nach der im vorliegenden Falle maßgeblichen, das prozedurliche Gebiet betreffenden Richtung hin. Ähnlich verhält es sich mit den von der International Law Association beschlossenen und vom 3. September 1921 datierten „Hague Rules“ und den ihnen beigefügten „Resolutions“. Die Hague Rules berühren nur einen Abschnitt des materiellen Privatrechts. Wenn daher in Nr. 3 der „Resolutions“ als Meinung der International Law Association angeführt wird, daß die Hague Rules auch auf Schiffe anwendbar seien, die im Eigentum einer Regierung stehen oder von ihr gechartert sind, ausgenommen solche Schiffe, die ausschließlich im Flotten- oder Heeresdienst verwendet werden, so ist daraus für die hier interessierende Immunitätsfrage etwas Wesentliches nicht zu folgern. Freilich läßt sich nicht verkennen, daß die besonders im Schrifttum hervorgetretenen Bemühungen, die grundsätzliche völkerrechtliche Immunität von Privatziwecken dienendem Staatseigentum zu beseitigen oder doch einzuschränken, besonders auf dem Gebiete des internationalen Seerechts in maßgeblichen Kreisen mehr und mehr Anklang finden. Aber diese Entwicklung ist in der Praxis des internationalen Verkehrs noch nicht derartig allgemein in die Erscheinung getreten, daß daraus eine rechtswirksame Änderung des oben angeführten völkerrechtlichen Grundsatzes entnommen werden könnte (vgl. auch die Verfassung des Deutschen Reichs vom 11. August 1919 Art. 4).

Demgemäß ist auch hier davon auszugehen, daß ein ausländischer

Staat, wie die von dem United States Shipping Board vertretenen Vereinigten Staaten von Amerika, selbst in reinen Privatrechtsstreitigkeiten grundsätzlich von der inländischen Gerichtsbarkeit befreit ist, und es ist nur zu prüfen, ob etwa besondere Umstände gegeben sind, welche im vorliegenden Fall eine Ausnahme von dieser Regel rechtfertigen.

Wie schon in RÜZ. Bd. 62 S. 167 hervorgehoben ist, können dingliche Klagen, die sich auf unbewegliche, im Inlande belegene Sachen beziehen, auch gegen einen fremden Staat vor inländischen Gerichten erhoben werden. Hieran anknüpfend ist vornehmlich im Schrifttum erörtert worden, daß in ähnlicher Weise die Rechtsverfolgung eines Schiffsgläubigers gegen einen ausländischen Staat als Reeder eines im Inlande befindlichen Schiffs vor inländischen Gerichten zulässig sein müsse. Demgegenüber ist aber folgendes zu beachten: Der Grund und Boden und die mit ihm festverbundenen Sachen bilden einen untrennbaren Teil des Staatsgebiets, in welchem sie belegen sind, sie können nur der Herrschaft dieses Staats unterstehen und nur er ist in der Lage, ein Urteil in ein solches Immobile zu vollstrecken. Demgemäß ist auch im deutschen Recht für Klagen, durch welche das Eigentum, eine dingliche Belastung oder die Freiheit von einer solchen geltend gemacht wird, für Grenzschiedungs-, Teilungs- und Besizklagen, sofern es sich um unbewegliche Sachen handelt, das Gericht der belegenen Sache ausschließlich zuständig (§ 24 ZPO.) und wird diese Zuständigkeit durch die die Exterritorialität betreffenden Vorschriften der §§ 18, 19 GBW. laut § 20 ebenda nicht berührt. Mit dieser Sach- und Rechtslage muß der ausländische Staat, wenn er inländischen Grund und Boden erwirbt, von vorn herein rechnen. Dagegen hängt, wenigstens nach deutschem Recht, der Anspruch eines Schiffsgläubigers, dem der Reeder mit Schiff und Fracht verhaftet ist, weder hinsichtlich seiner Geltendmachung vor deutschen Gerichten noch hinsichtlich seiner Durchführung im Wege der Zwangsvollstreckung grundsätzlich von dem Aufenthalt des Schiffs im deutschen Inlande ab. Ein solcher Anspruch braucht auch keineswegs nur dinglicher Natur zu sein. Vielmehr ist der Reeder dem Schiffsgläubiger auch persönlich verhaftet, wenn der im § 774 HGB. erörterte Fall vorliegt, wie das regelmäßig und so auch im gegenwärtigen, eine persönliche Klage betreffenden Streifalle zutrifft. Die Klägerin würde also aus einem obliegenden Urteile berechtigt sein, nicht nur gegen den an dem fraglichen Zusammenstoß beteiligten Dampfer „Ice King“, sondern auch gegen anderes Privatvermögen dienendes Eigentum des Beklagten oder der Vereinigten Staaten von Amerika, z. B. gegen andere ihnen gehörige und im Reedereigenschaft verwendete Schiffe, die Zwangsvollstreckung zu betreiben, und zwar sowohl in Deutschland als auch unter Umständen außerhalb des deutschen Herrschaftsgebiets. Dies alles zeigt aber, daß zwischen dem Klagenanspruch und einem dinglichen

Anspruch hinsichtlich eines inländischen Grundstücks gerade in der hier maßgeblichen Beziehung ein erheblicher Unterschied besteht, der ihrer gleichartigen völkerrechtlichen Behandlung in der Exterritorialitätsfrage entgegensteht. Es fragt sich daher nur noch, ob etwa eine Ausnahme von dem völkerrechtlichen Grundsatz dadurch gegeben ist, daß die vom Beklagten vertretenen Vereinigten Staaten von Amerika ausdrücklich oder durch schlüssige Handlungen sich freiwillig der inländischen Gerichtsbarkeit unterworfen haben.

Der Beklagte und sein Geschäftsherr, die Vereinigten Staaten von Amerika, haben trotz ihrer Eigenschaft als souveränes Staatswesen eine große Zahl von Handelsschiffen — angeblich über 1500 Stück — zu Eigentum erworben und nehmen mit ihnen am internationalen Handelsverkehr durch Betreiben von Reedereigeschäften teil, wobei sie sich besonderer „Agenturen“ bedienen, die u. a. auch in Deutschland eigene Niederlassungen unterhalten. Ihrem Vorgehen haben sich andere Staaten, insbesondere Sowjet-Rußland, angeschlossen, indem auch sie im staatlichen Eigentum stehende Seeschiffe ausschließlich zu privaten Zwecken im internationalen Verkehr verwenden. Es ist damit insofern eine neue, bis dahin im internationalen Verkehr nicht bekannte Tatsache geschaffen, als die früheren, die Einrichtung von Staatsreedereien betreffenden Unternehmungen in verhältnismäßig bescheidenen Grenzen geblieben sind (vgl. Feine, die völkerrechtl. Stellung der Staatschiffe, 1921). Zahlreiche Stimmen aus Juristen-, Handels- und sonstigen Interessentenzirkeln vertreten die Ansicht, es habe der betreffende Staat, indem er einen umfangreichen Geschäftsbetrieb ganz nach Art und Aufmachung einer privaten Reederei einrichtete und nunmehr dauernd unterhält, sich in allen damit zusammenhängenden rechtlichen und wirtschaftlichen Fragen einem Privatunternehmer gleichgestellt und insofern auf seine Souveränitätsrechte verzichtet.

Nun ist aber schon oben bemerkt worden, daß im allgemeinen aus dem Errichten und Betreiben einer gewerblichen Niederlassung durch einen ausländischen Staat im Inlande ein Verzicht auf seine Exterritorialität hinsichtlich der aus diesem Gewerbebetrieb entstehenden Streitigkeiten oder hinsichtlich seiner im Inland befindlichen beweglichen Vermögensstücke nicht zu entnehmen ist. Dies gilt insbesondere auch für den von einem ausländischen Staat im Rahmen des privaten Geschäftsverkehrs ausgeführten Betrieb von inländischen Transportunternehmungen, wie z. B. von Kraftwagenlinien, Eisenbahnen, Dampfsbooten auf Binnengewässern usw. (vgl. Löning S. 114). Es ist aber nicht einzusehen, inwiefern von derartigen Unternehmungen der Betrieb eines Reedereigeschäfts nach der hier maßgeblichen Richtung hin so erheblich abweichen soll, daß in der Einrichtung und Unterhaltung eines solchen auf das Inland hinübergreifenden Reedereibetriebs ohne weiteres ein

Verzicht des ausländischen Staats auf seine Territorialität zu erblicken wäre. Dies um so weniger, als ein derartiger, dem Wesen eines souveränen Staats widersprechender Verzicht nur aus solchen Handlungen dieses Staats geschlossen werden darf, die den Verzichtswillen mit Sicherheit ergeben. Es kommt im vorliegenden Falle hinzu, daß die Vereinigten Staaten von Amerika, allerdings erst nach dem den Gegenstand des gegenwärtigen Rechtsstreits bildenden Schiffszusammenstoß und nach Erhebung der gegenwärtigen Klage, aber in Verfolg der Einrichtung und Durchführung ihres geschützten Kreedereibetriebs, klar zum Ausdruck gebracht haben, daß sie diesbezüglich auf ihre Immunität keineswegs verzichten wollen. Denn in dem „Act Authorising suits against the United States in admiralty etc.“ vom 9. März 1920 sind laut sec. 7 die zuständigen Behörden der Vereinigten Staaten von Amerika ausdrücklich angewiesen worden, die Immunität dieses Staatswesens als Reeders der betreffenden Schiffe in Fällen der hier fraglichen Art vor fremdstaatlichen Gerichten geltend zu machen. Und zwar soll diese Geltendmachung der Immunität („to claim such vessel as immune“) in erster Linie erfolgen und nur dann auf ein weiteres Verfahren vor dem fremden Gericht eingegangen, Sicherheit geleistet werden usw., wenn sich dies trotzdem als erforderlich erweisen sollte, wobei jedoch die Immunitätseinrede grundsätzlich aufrecht erhalten bleiben soll („provided however, that nothing in this section shall be held to prejudice or preclude a claim of the immunity of such vessel . . . from foreign jurisdiction in a proper — d. h. geeignetem — case“). Hieran wird auch nichts geändert durch die in sec. 9 der United States Shipping Act vom 7. September 1916 enthaltene und auf Schiffe der hier fraglichen Art bezügliche Erklärung: „Such vessels while employed solely as merchant vessels shall be subject to all laws, regulations and liabilities governing merchant vessels . . .“ (vgl. auch die deutsche Übersetzung der U. St. Shipping Act im Deutschen Handelsarchiv, Jahrg. 1917 S. 331—339). Es kann dahingestellt bleiben, ob die Annahme des Berufungsgerichts, daß jene Erklärung eine lediglich auf das Gebiet der Vereinigten Staaten von Amerika beschränkte Regelung der Rechtsverhältnisse der fraglichen Schiffe bedeute, zutrifft und ob diese Annahme des Gerichts, als auf der Auslegung eines ausländischen Rechtsaktes beruhend, einer Nachprüfung in der Revisionsinstanz entzogen ist. Denn jedenfalls ist die vom Berufungsgericht gezogene Schlussfolgerung, daß die Erklärung einen Verzicht des Beklagten auf die hier streitige Immunität nicht enthalte, zu billigen, da die erwähnte Bestimmung in sec. 9, wie aus dem Gesamthalt der Shipping Act klar hervorgeht, die materiellen Privatrechtsverhältnisse im Auge hat und nichts entscheidet für die auf einem anderen Rechtsgebiet liegende Frage der

Exterritorialität der Vereinigten Staaten von Amerika hinsichtlich der hier fraglichen Schiffsahrtsunternehmungen.

Nach alledem muß es bei dem völkerrechtlichen Grundsatz der Immunität der vom Beklagten vertretenen Vereinigten Staaten von Amerika auch im vorliegenden Streitfalle sein Demenden haben. Der vielfach erhobene Einwand, daß dies eine offenbare Unbilligkeit gegenüber den berechtigten Interessen der inländischen Schiffsahrts- und Handelskreise bedeute und mit den Erfordernissen eines gesunden Weltverkehrs nicht zu vereinigen sei, ist — wenngleich ihm eine gewisse Berechtigung nicht abgesprochen werden kann — in der behaupteten Allgemeinheit nicht zutreffend. Denn der die Exterritorialität für seine Handelsschiffe in Anspruch nehmende Staat muß gewärtig sein, daß seinen betreffenden Schiffen nicht nur die Vorteile, sondern auch die Nachteile zuteil werden, welche mit einer solchen Immunität verbunden sind oder sein können. So könnten diesen Schiffen die für Kriegsschiffe und sonstige ausschließlich für einen öffentlichen Dienst bestimmte Staatsschiffe üblichen Beschränkungen in der Einlaufs-, Verkehrs- und Aufenthaltsbefugnis in inländischen Häfen auferlegt werden. Ferner könnte — da kein Staat verpflichtet ist, in seinem Gebiet einen anderen Staat zum Betriebe eines Gewerbes, eines Handelsgeschäfts oder einer Verkehrsanstalt zuzulassen — durch inländische Maßnahmen auf gesetzlichem, vertraglichem oder anderem Wege bestimmt werden, daß der Beklagte oder die Vereinigten Staaten von Amerika sich für alle aus dem in das Inland hinübergreifenden Gewerbebetrieb entstehenden Rechtsstreitigkeiten ausdrücklich der inländischen Gerichtsbarkeit unterwerfen (vgl. Lönning S. 115, 159, 283, 327). Insbesondere aber könnte der Verkehr selbst bei der ihm innewohnenden Elastizität ohne besondere Schwierigkeiten durch geeignete Gegenmaßnahmen den aus der fraglichen Exterritorialität für die inländischen Interessenten drohenden wirtschaftlichen Nachteilen begegnen (vgl. Horwitz in der *HansR.* 1921 S. 454). Damit würde voraussichtlich auch eine Förderung der Ansätze eintreten, die auf eine Anpassung des Völkerrechts an die Bedürfnisse des internationalen Geschäftsverkehrs durch Beseitigung der Immunität von ausschließlich handeltreibenden Staatsschiffen hinweisen.