

43. Welches Recht ist anzuwenden, wenn auf Grund eines Zusammenstoßes zweier Schiffe verschiedener Nationalität auf hoher See vor einem deutschen Gericht Schadensersatzansprüche erhoben werden?

I. Zivilsenat. Urtr. v. 12. November 1932 i. S. African Steamship Co. (Bekl.) w. Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Neederei (Kl.).
I 68/32.

I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 22. Juni 1930 fand auf hoher See (im englischen Kanal) ein Zusammenstoß statt zwischen dem (deutschen) Dampfer der Klägerin „Casablanca“ und dem (englischen) Motorschiff der Beklagten „Henry Stanley“. Beide Schiffe wurden beschädigt; der Dampfer „Casablanca“ sank infolge des Unfalls mit seiner Ladung und ist völlig verloren gegangen. Die Klägerin behauptet, das Motorschiff „Henry Stanley“ habe den Zusammenstoß verschuldet. Sie hat auf Schadenersatz und auf Duldung der Zwangsvollstreckung in das Motorschiff geklagt. (Der Gerichtsstand in Hamburg war damit begründet, daß die Klägerin in Hamburg befindliches Vermögen der Beklagten mit Arrest belegt hatte und dieser durch Leistung von Sicherheit abgewendet worden ist.)

Die Beklagte hat die Zuständigkeit der angerufenen Gerichte nicht beanstandet, aber geltend gemacht, daß englisches Recht maßgebend sei und daß sie danach wegen des gesamten Schadens höchstens bis zur Höhe von 8 £ für jede Tonne des „Henry Stanley“ in Anspruch genommen werden könne. Diese Haftungsgrenze betrage 29249.10.5£. Dementsprechend ist die Beklagte im ersten Rechtszug unter Abweisung der Klägerin mit den weitergehenden Klageansprüchen zur Zahlung von 29249.10.5 £ nebst Zinsen verurteilt worden.

Auf die Berufung der Klägerin erklärte das Berufungsgericht die Klage dem Grunde nach auch insoweit für berechtigt, als sie über jene Summe hinausgeht. Die Revision der Beklagten hatte keinen Erfolg.

Gründe:

Zutreffend weist das Berufungsgericht darauf hin, daß ein Fall der vorliegenden Art, der einen Zusammenstoß auf hoher See zwischen einem deutschen und einem ausländischen (englischen) Schiff bei einseitiger Schuld der ausländischen Schiffsführung betrifft, in der Rechtsprechung des Reichsgerichts bisher nicht entschieden worden ist. Von den das einschlägige Rechtsgebiet berührenden neueren Entscheidungen des Reichsgerichts bezieht sich das Urteil vom 6. Juli

1910 in RÖZ. Bd. 74 S. 46 auf einen Zusammenstoß auf hoher See zwischen einem schwedischen und einem französischen Schiff und das dort in Bezug genommene Urteil vom 18. November 1901 in RÖZ. Bd. 49 S. 182 auf einen Zusammenstoß auf hoher See zwischen einem dänischen und einem norwegischen Schiff. Die in RÖZ. Bd. 19 S. 7, Bd. 21 S. 136 und Bd. 29 S. 90 abgedruckten Urteile betrafen Zusammenstöße, die nicht auf hoher See, sondern in Häfen erfolgt waren. Soweit darin auch die Rechtslage bei Zusammenstößen von Schiffen verschiedener Nationalität auf hoher See erörtert worden ist, kommt diesen Ausführungen keine für die dortigen Entscheidungen maßgebliche Bedeutung zu. Wenn in RÖZ. Bd. 74 S. 46 unter Hinweis auf RÖZ. Bd. 49 S. 182 bemerkt wird, daß für die Anwendung des maßgeblichen Rechts die Nationalität des schuldigen Schiffes entscheidend sei, so fehlt es hierfür insofern an einer näheren Begründung, als in dem älteren Urteil entscheidendes Gewicht auf die Übereinstimmung der beiden dort in Betracht kommenden Gesetze gelegt worden ist.

Das Berufungsgericht meint, daß den von ihm erörterten Gründen für die Anwendung des Rechts der Flagge des schuldigen Schiffes im Hinblick auf die besonderen Verhältnisse der Seeschifffahrt erhebliche Bedenken gegenüberständen, die im vorliegenden Fall zur Anwendung deutschen Rechts führen müßten. Indem das Berufungsgericht dies näher darlegt, stellt es fest: Die Fehler, die zum Zusammenstoß geführt hätten, seien zwar auf dem Motorschiff der Beklagten gemacht worden, die unerlaubte Handlung aber, aus welcher der streitige Schadenersatzanspruch hergeleitet werde, sei erst durch die Berührung (den Zusammenstoß) der beiden Schiffe vollendet und damit an Bord des Dampfers der Klägerin begangen worden.

Die so vom Vorderrichter begründete Annahme, daß das der Besatzung des „Henry Stanley“ zur Last fallende Verschulden auch an Bord des beschädigten und zum Sinken gebrachten deutschen Schiffes begangen worden sei, entspricht der in Rechtsprechung und Schrifttum durchweg gebilligten Rechtsauffassung. Nach anerkannten Grundsätzen des deutschen internationalen Privatrechts hat das deutsche Gericht bei der Einordnung rechtlicher Tatbestände zunächst von deutschrechtlichen Gesichtspunkten auszugehen (RÖZ. Bd. 95 S. 164 [166]; WarnRspr. 1930 Nr. 43; Melchior Die Grundlagen des deutschen internationalen Privatrechts S. 116/117; Raape in

Staudingers Komm. z. BGB. 9. Auflage Bd. 6 II S. 17, 208). Nach deutschem Recht stellt sich der Schiffszusammenstoß, der durch Verschulden einer Schiffsbesatzung herbeigeführt wird, als eine unerlaubte Handlung dar. Werden in einem solchen Fall die Handlungen des Täters in dem einen Rechtsgebiet begangen, wirkt sich aber der schadenbringende Erfolg in einem anderen Rechtsgebiet aus, so gelten im Rechtsinn die beiden in Betracht kommenden Orte als Begehungsorte. Dasselbe hat für Schiffe verschiedener Nationalität auf hoher See zu gelten, da ein Schiff auf hoher See als Bestandteil seines Heimatstaats anzusehen ist und Handlungen, die auf einem solchen Schiff begangen werden, der gleichen rechtlichen Beurteilung unterliegen wie Handlungen in seinem Heimatstaat. Waren nun im vorliegenden Fall die Handlungen, die schuldhafterweise den Zusammenstoß der beiden Schiffe herbeiführten, an Bord des englischen Schiffes begangen, trat aber der schadenbringende Erfolg des Zusammenstoßes auf dem deutschen Schiff ein, so sind beide Schiffe als Begehungsort anzusehen, sodaß der Begehungsort sowohl auf englischem wie auf deutschem Rechtsgebiet liegt (RGKomm. BGB. § 823 Vorbem. 7). In einem solchen Fall kann die rechtliche Beurteilung grundsätzlich nach beiden Rechtssystemen geschehen, also hier sowohl nach englischem wie nach deutschem Recht (Rußbaum Deutsches Internationales Privatrecht S. 288ffg.).

Dementsprechend kann die Klägerin ihren Schadensersatzanspruch grundsätzlich auf jedes der beiden Rechte stützen. Andererseits liegt es dem Richter ob, bei der rechtlichen Stellungnahme zum Sachverhalt zu prüfen, ob dieser wenigstens nach einem der beiden Rechte den geltend gemachten Anspruch als begründet erscheinen läßt. Stellt das eine Recht strengere, das andere geringere Anforderungen und findet in dem letzteren Recht der Klagenanspruch eine ausreichende Stütze, so hat der Richter dieses anzuwenden (RGUrt. vom 22. Dezember 1902 VI 280/02 und vom 16. Mai 1925 I 443/24; RGKomm. a. a. O.). Eine Einschränkung erleidet dieser Grundsatz allerdings insofern, als nach Art. 12 EÜ.z.BGB. gegen einen Deutschen aus einer im Ausland begangenen unerlaubten Handlung nicht weitergehende Ansprüche geltend gemacht werden können, als sie nach den deutschen Gesetzen begründet sind. Danach kann für einen Fall der vorliegenden Art der in RGZ. Bd. 74 S. 46 ausgesprochene Grundsatz, daß für Anwendung des maßgeblichen Rechts bei Zu-

sammenstoßen zwischen Schiffen verschiedener Staatszugehörigkeit die Nationalität des schuldigen Schiffes entscheidend sei, nicht gebilligt werden.

Wendet man diese Grundsätze auf den vorliegenden Fall an, so läßt sich das Ergebnis, zu dem das Berufungsgericht gelangt ist, nicht beanstanden. Der auf hoher See erfolgte Zusammenstoß ist unstreitig durch alleiniges Verschulden der Schiffsbefahrung des englischen Schiffes herbeigeführt worden. Da der Begehungsort im Rechtssinne sowohl auf englischem wie auf deutschem Rechtsgebiet liegt, steht der Anwendung deutschen Rechts kein Bedenken entgegen. Nach deutschem Recht ist der Klagenanspruch unzweifelhaft dem Grunde nach berechtigt.