

62. 1. Wie ist der Einwand, daß ein Schiff als fremdes Staatsschiff der deutschen Gerichtsbarkeit nicht unterliege, rechtlich zu würdigen? Kann dieser Einwand die Einrede der örtlichen oder sachlichen Unzuständigkeit des deutschen Gerichts oder der Unzulässigkeit des Rechtswegs begründen?

2. Unter welchen Voraussetzungen kann für ein dem ausländischen Staate nicht gehöriges, aber von ihm gechartertes Schiff die Immunität der Staatschiffe in Anspruch genommen werden?

Brüsseler Internationales Abkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Immunitäten der Staatschiffe vom 10. April 1926 (RGBl. 1927 II S. 484) Art. 1, 2, 3, 6. Zusatzprotokoll vom 24. Mai 1934 (RGBl. 1936 II S. 303). ZPO. § 263 Abs. 2 Nr. 2, § 274 Abs. 2 Nr. 1, §§ 275, 303, 512a, 549 Abs. 2. GGW. § 18.

I. Zivilsenat. Ur. v. 16. Mai 1938 i. S. G. (Bekl.) w. U. (Kl.).
I 232/37.

- I. Landgericht Bremen.
- II. Oberlandesgericht Hamburg.

Am 20. Mai 1937 sind in der Nordsee der Dampfer B. der Klägerin und der Dampfer S., mit dem die Beklagte die Seeschifffahrt betreibt, zusammengestoßen. Der Dampfer B. ist schwer beschädigt worden und nach kurzer Zeit gesunken.

Die Beklagte ist eine Aktiengesellschaft unter der Kontrolle eines ausländischen Staates. Der Dampfer S. steht nicht in dessen Eigentum, ist aber von ihm der Beklagten zur Ausrüstung und Verwendung, ausschließlich im Dienste jener Regierung, überlassen worden. Der Dampfer ist im Schiffsregister einer Hafenstadt jenes Landes als Schiff der Beklagten eingetragen worden. Seine Besatzung ist von der Beklagten, nicht von jenem Staat angestellt.

Die Klägerin hat am 24. Mai 1937 bei dem Amtsgericht Bremen wegen eines ihr aus dem Unfall angeblich erwachsenen Schadensersatzanspruches von 500000 RM. sowie wegen 100000 RM. Zinsen und Kosten gegen die Beklagte einen dinglichen Arrest in Höhe von 600000 RM. erwirkt und demnächst zustellen lassen. Die Beklagte hat keinen Widerspruch erhoben. In den Arrestakten befindet sich eine — von dem Vertreter jenes Landes in Berlin am 29. Juli 1937 auf Grund des Brüsseler Internationalen Abkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Immunitäten der Staatschiffe vom 10. April 1926 und des Zusatzprotokolls dazu vom 24. Mai 1934 abgegebene, über das Auswärtige Amt an das Amtsgericht Bremen zwecks Aufhebung der Beschlagnahme übermittelte — Erklärung, wonach das Schiff S. von jener Regierung gechartert worden war und eine ausschließlich ihr gehörige Ladung beförderte, die nicht zu Handelszwecken bestimmt war.

Mit der Mitte Juni 1937 zugestellten Klage verlangte die Klägerin unter der Behauptung schuldhafter Radigierung der S. Duldung der Zwangsvollstreckung in diesen Dampfer wegen einer Schadensersatzforderung von 500000 RM. nebst Zinsen; sie stellte ferner vor dem Landgericht einen Hilfsantrag auf Zahlung dieser Beträge.

Die Beklagte beantragte Abweisung der Klage, indem sie jegliches Verschulden ihres Dampfers bestritt. In erster Reihe machte sie aber geltend, daß Landgericht Bremen sei sachlich und örtlich

unzuständig. Maßgeblich sei das erwähnte Internationale Abkommen in Verbindung mit dem Zusatzprotokoll. Nach Artikel 3 § 1 des Abkommens, I des Zusatzprotokolls könnten Ansprüche gegen den Dampfer S. aus dem Zusammenstoß nur vor den Gerichten ihres Landes erhoben werden. Der Dampfer S. sei von ihrem Staat auf eine bestimmte Zeit zu ausschließlich staatlichen Diensten gechartert worden und werde nicht zu Handelszwecken verwendet.

Das Landgericht hat die abgeforderte Verhandlung über die von der Beklagten erhobene „prozeßhindernde Einrede der sachlichen und örtlichen Unzuständigkeit des Landgerichts Bremen“ angeordnet und die Einrede durch Zwischenurteil vom 15. Juli 1937 verworfen. Hiergegen hat die Beklagte Berufung eingelegt mit dem Antrage, das Zwischenurteil aufzuheben und die Klage abzuweisen. Die Klägerin hat Verwerfung der Berufung beantragt, weil diese nach § 512a ZPO. unzulässig sei. Sie hat auf Befragen erklärt, daß sie den „Hilfsantrag“ auf Zahlung nicht als „Eventualantrag“, sondern neben und gleichberechtigt mit dem Hauptantrage gestellt habe. Die Beklagte hat dagegen nichts eingewandt. Das Oberlandesgericht hat die Berufung als unbegründet zurückgewiesen. Die Revision der Beklagten blieb erfolglos.

Gründe:

A. Die Zulässigkeit der Revision hängt gemäß § 549 Abs. 2 ZPO. davon ab, ob sie darauf gestützt ist, daß das Gericht seine örtliche Zuständigkeit mit Unrecht angenommen habe. Dabei kommt es nicht auf die von der Revisionsklägerin oder in dem Urteil gebrauchten Worte, sondern auf den sachlichen Gehalt der von der Beklagten erhobenen Einrede an. Diese geht dahin, daß eine individuelle Befreiung von der deutschen Gerichtsbarkeit gegeben sei, weil der Dampfer S. ein immunes Staatschiff sei, das zur Zeit des Zusammenstoßes Kohlen für einen ausländischen Staat als Charterer beförderte, dessen Verfügung und Kontrolle es unterstanden habe. Damit ist keine internationale Unzuständigkeit, sondern eine auf der völkerrechtlichen Stellung jenes Staates

beruhende Herausnahme aus der deutschen Gerichtsbarkeit geltend gemacht.

Zwar hat das Reichsgericht wiederholt entschieden, daß die Vorschriften der Zivilprozeßordnung über die örtliche Zuständigkeit die Gerichtsgewalt der deutschen Gerichte nicht nur in deren Verhältnis zueinander regeln, sondern zugleich mittelbar dem Auslande gegenüber die Grenze für die Ausübung der deutschen Gerichtsbarkeit ziehen und daß deshalb auch die Frage, ob diese überhaupt ausgeübt werden durfte, mit der Bejahung der örtlichen Zuständigkeit durch das Landgericht endgültig entschieden sei (WarnRspr. 1915 Nr. 247; JW. 1926 S. 1337 Nr. 2; RWZ. Bd. 126 S. 196 [199]; LZ. 1930 Sp. 1502 Nr. 6; JW. 1936 S. 1291 Nr. 9; RWZ. Bd. 150 S. 268). Allein in diesen Fällen handelte es sich immer darum, daß das Landgericht entschieden hatte, ob ein deutsches oder ein ausländisches Gericht (nach deutschem internationalem Prozeßrecht) örtlich zuständig war; diese Entscheidung wurde der Nachprüfung in den höheren Instanzen entzogen. Soweit in jenen Reichsgerichts-urteilen von Bejahung oder Verneinung der Gerichtsbarkeit die Rede ist, war, wie aus JW. 1936 S. 1291 deutlich hervorgeht, die internationale Zuständigkeit in dem ihr hier beigelegten Sinne gemeint, nicht die völkerrechtliche Immunität (anders: Neuner Internationale Zuständigkeit in den Beiträgen zum Zivilprozeß, herausgegeben von Risch und anderen, Heft 6 S. 1 und 13). Daß diese beiden Begriffe sich nicht decken, wird klar durch die Erwägung, daß eine völkerrechtliche Befreiung von der einheimischen Gerichtsbarkeit selbst dann beachtet werden muß, wenn auch im Auslande keine Klagemöglichkeit besteht, der Kläger also rechtlos ist. So genießen insbesondere ausländische Staaten (und Staatsoberhäupter) das Vorrecht der Extritorialität selbst dann, wenn sie auch vor ihren eigenen Gerichten nicht belangt werden können. Wenn in Artikel 3 § 1 Abs. 2 des Brüsseler Internationalen Immunitäten-Abkommens den Beteiligten das Recht eingeräumt ist, ihre Ansprüche u. a. aus Schiffszusammenstößen bei den zuständigen Gerichten des Staates, dem das Schiff gehört oder der es verwendet, geltend zu machen, ohne daß dieser Staat sich auf seine Immunität berufen könnte, so wird auch dadurch an dem rechtlichen Charakter der schon auf älterem Völkerrecht beruhenden und durch das Inter-

nationale Abkommen nur näher geregelten Immunität der Staatschiffe als einer von internationaler Zuständigkeit grundsätzlich unabhängigen Befreiung von fremder Gerichtsbarkeit nichts geändert. Ebenso ordnet auch Bagenstecher (Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht 1937 S. 344 oben) den Fall des § 18 GBG. (Befreiung der ausländischen Diplomaten, Staaten und Staatsoberhäupter) nicht unter die internationale Zuständigkeit, sondern im Gegensatz dazu unter die fehlende facultas jurisdictionis (Gerichtsbarkeit) ein. Die Gründe, aus denen in RGZ. Bd. 154 S. 302 der Satz abgeleitet worden ist, daß über die örtliche Zuständigkeit des Gerichts nicht mehr gestritten werden solle, wenn einmal die Zuständigkeit durch eine gerichtliche Entscheidung bejaht worden sei, auch der Gesichtspunkt einer Entlastung des Reichsgerichts (RGZ. Bd. 93 S. 351) treten zurück hinter der Notwendigkeit, die die außenpolitischen Beziehungen des Deutschen Reiches berührenden Entscheidungen der Landgerichte über die Befreiungen fremder Staaten und ihrer Schiffe von der inländischen Gerichtsbarkeit einer Nachprüfung im Instanzenzuge zugänglich zu machen und damit zugleich auf diesem völkerrechtlich wichtigen Gebiete eine einheitliche Rechtsprechung herbeizuführen. Diese Notwendigkeit besteht auch und gerade dann, wenn Sachurteile, die trotz mangelnder facultas jurisdictionis ergehen, als nichtig anzusehen sind (vgl. Bagenstecher in JW. 1931 S. 2516 Anm. zu Nr. 4).

Hat somit das Landgericht nicht über seine örtliche Zuständigkeit, sondern über die Frage der Immunität des Dampfers S. entschieden, so ergibt sich nicht nur die Zulässigkeit der Revision, sondern es greifen auch gegen die Zulässigkeit der Berufung keine Bedenken aus § 512a ZPO. durch. Solche Bedenken können aber noch daraus hergeleitet werden, daß nach den §§ 275, 303 ZPO. ein Zwischenurteil nur dann selbständig anfechtbar ist, wenn es eine prozeßhindernde Einrede verwirft, nicht, wenn es einen sonstigen Zwischenstreit entscheidet.

Mit der Rechtsnatur der völkerrechtlichen Befreiung außerdeutscher Staaten von der inländischen Gerichtsbarkeit hat sich der erkennende Senat schon in seinem Urteil vom 4. Juni 1930 I 39/30 (JW. 1931 S. 150 Nr. 6) beschäftigt. Auch dort ist eine Einordnung unter die örtliche Unzuständigkeit, ferner unter die Unzulässigkeit des

Rechtswegs abgelehnt worden. Angenommen wurde, daß die Befreiung die sachliche Zuständigkeit des angerufenen Gerichts betreffe. Wenn in jenem Zusammenhang ausgeführt wurde, daß die deutschen Gerichte sich der Entscheidung enthalten müßten, weil nach Völkerrecht nicht sie, sondern die bürgerlichen Gerichte des Heimatstaates sachlich zuständig seien, so kann diese Begründung nach dem oben Dargelegten nicht aufrechterhalten werden. Weiter kann aber auch daran nicht festgehalten werden, daß die völkerrechtliche Befreiung eines ausländischen Staates von der deutschen Gerichtsbarkeit einen Fall der sachlichen Unzuständigkeit bilde. Vielmehr ist mit Wagenstecher (Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht 1937 S. 339 flg.) die *facultas jurisdictionis* als eine selbständige Prozeßvoraussetzung anzusehen. Hat hiernach das Landgericht allerdings nicht über eine der in § 274 ZPO. aufgezählten prozeßhindernden Einreden, insbesondere nicht über die des Abs. 2 Nr. 1 entschieden, so ist Wagenstecher aber weiter auch darin (a. a. O. S. 358) beizutreten, daß ein dringendes praktisches Bedürfnis besteht, den § 275 ZPO. auf den Einwand der individuellen völkerrechtlichen Befreiung von der inländischen Gerichtsbarkeit entsprechend anzuwenden. Sonach ergibt sich die selbständige Anfechtbarkeit des Zwischenurteils und damit die Zulässigkeit der Berufung.

Da nach dem Dargelegten die Immunität eines ausländischen Staatschiffes weder unter die örtliche noch unter die sachliche Unzuständigkeit des deutschen Prozeßgerichts fällt, so scheidet der weitere prozeßuale Gesichtspunkt des § 263 Abs. 2 Nr. 2 ZPO. schon aus diesem Grunde aus. Es kommt aber darauf, daß das einschlägige Brüsseler Abkommen und das Zusatzprotokoll „für“ den hier beteiligten Staat erst nach Erhebung der vorliegenden Klage in Kraft getreten sind, auch deshalb nicht an, weil die Wirksamkeit „für das Deutsche Reich“ schon am 8. Januar 1937 eingetreten war (RGBl. 1936 II S. 303). Aus Artikel 6 Abs. 1 des Abkommens ergibt sich, daß jeder Vertragsstaat das Recht hat, es Nichtvertragsstaaten nicht zugute kommen zu lassen. Von diesem Rechte hat aber das Deutsche Reich keinen Gebrauch gemacht. Also hatten die deutschen Gerichte schon seit dem 8. Januar 1937 das Abkommen auch zu Gunsten derjenigen Staaten anzuwenden, die es noch nicht ratifiziert,

ja nicht einmal unterzeichnet hatten (ebenso *Farsleben* in *Hansa* 1927 S. 1119 a. E.).

B. Sind somit die bisher erörterten prozessualen Bedenken überwunden, so war als Kern des Streites zu prüfen, ob der Klage der von der Beklagten erhobene Einwand der völkerrechtlichen Immunität entgegensteht. Dabei müssen beide Klaganträge behandelt werden. Nicht zu entscheiden war in diesem Rechtsgang, ob der von der Klägerin gestellte Hilfsantrag ohne Beachtung des § 297 *RPD.* in einen Hauptantrag übergeführt werden konnte, ob eine solche Überführung sachlich richtig war und ob der auf Zahlung gerichtete Antrag im Recht — und in welchem maßgeblichen — begründet ist.

Ein Überblick über das ältere Völkerrecht, wie es vor dem Brüsseler Immunitäten-Abkommen galt, ergibt, daß nach dem damaligen Rechtszustande weder die Beklagte von der Zahlungsklage noch ihr Schiff von der dinglichen Klage befreit gewesen wäre.

Auch die Revision behauptet nicht, daß das ältere Völkerrecht einer in die Rechtsform einer privatrechtlichen Aktiengesellschaft gekleideten Reederei Immunität gegenüber persönlichen Zahlungsansprüchen gewährt hätte; eine derartige Befreiung wäre auch durch keine inneren Gründe, wie Unantastbarkeit der Souveränität eines fremden Staates, Achtung seines Eigentums oder seiner öffentlichen Betätigungen, zu rechtfertigen gewesen. Nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts (z. B. *RGZ.* Bd. 110 S. 317) sind von der deutschen Gerichtsbarkeit nicht einmal ausländische öffentlich-rechtliche juristische Personen wie Landkreise oder Stadtgemeinden befreit, geschweige denn Personen des Privatrechts.

Der Revision kann aber auch nicht zugegeben werden, daß vor dem Internationalen Abkommen vom 10. April 1926 die Befreiung eines dem fremden Staate nicht gehörigen, sondern von ihm nur gecharterten, wenn auch ausschließlich für öffentliche Zwecke bestimmten Schiffes von der dinglichen Klage völkerrechtlich, insbesondere in der deutschen Auffassung des Völkerrechts, anerkannt gewesen sei.

Dabei war in diesem Rechtsgang in tatsächlicher Beziehung davon auszugehen, daß der Dampfer *S.* zur Zeit des Zusammen-

stoßes ausschließlich Bunkertöhlen für Übungen der Kriegsmarine seines Heimatstaates befördert hat. Weiter soll daher zu Gunsten der Beklagten auch unterstellt werden, daß das Schiff nicht für Handelszwecke bestimmt war oder verwendet wurde.

Gerade Mittelstein, auf den sich die Revision in erster Reihe beruft, widerlegt die von ihr vorgetragene Auffassung des allgemeinen internationalen Rechts. Wenn er an der von ihr angeführten Stelle (Zeitschrift für Internationales Privat- und Strafrecht Bd. 2 S. 252) erklärt, das Privilegium der Arrestfreiheit — um das es sich im gegenwärtigen Rechtsstreit gar nicht handelt — genössen alle Staatschiffe, welche staatlichen Interessen dienen, so fragt sich eben, was hier unter Staatschiffen zu verstehen ist. Das wird deutlich erst a. a. O. S. 255. Dort heißt es: wenn der Staat Privatschiffe chartete, um Kriegsbedürfnisse zu transportieren, so veränderten diese Schiffe dadurch nicht ihre Natur; würden sie aber weitergehend von der Regierung bemannt, unter das Kommando eines in ihrem Dienste stehenden Offiziers gestellt und führten sie die Kriegsladung, so erschienen sie allerdings wie sonstige Staatschiffe als Repräsentanten des Staates.

Feine hatte in seiner Abhandlung „Die völkerrechtliche Stellung der Staatschiffe“ (S. 24/25) ausgeführt, daß für jede der beiden Anschauungen, die das Kriterium des Staatschiffes einerseits in den Eigentumsverhältnissen und andererseits in der Bestimmung des Schiffes sähen, gewichtige Gründe sprächen. Er hat dann als geltendes Völkerrecht die Anschauung festgestellt, die das Eigentum am Schiff zur Grundlage des Staatschiffsbegriffes mache. Nachdem inzwischen die Entscheidung RGZ. Bd. 103 S. 274 über den amerikanischen Dampfer „Ice King“ veröffentlicht worden war, bezeichnet Feine in der Hanseatischen Rechts-Zeitschrift 1922 Sp. 248 als derzeit herrschende Meinung, der sich auch das Reichsgericht angeschlossen habe, die, wonach die Eigenschaft als Staatschiff ausschließlich von den Eigentumsverhältnissen und nicht von der Zweckbestimmung abhängt. In der Tat hat der erkennende Senat in dem oben erwähnten Urteil (RGZ. Bd. 103 S. 276 o.) den Begriff des Staatschiffes dahin bestimmt, daß es sich um ein im Eigentum eines souveränen Staates stehendes Seeschiff handeln müsse.

Böger, auf den sich die Revision weiter beruft, will zwar (in Die Immunität der Staatschiffe, Heft 2 der vom Institut für internationales Recht an der Universität Kiel herausgegebenen Abhandlungen zur fortschreitenden Kodifikation des internationalen Rechts, S. 28 u.) auch jedes vom Staate gecharterte Schiff als Staatschiff bezeichnen, jedoch nur dann, wenn der Staat in ein Ausrüsterverhältnis zu dem privaten Eigentümer tritt. Strupp (Grundzüge des positiven Völkerrechts 5. Aufl. S. 159) bezeichnet als Staatschiff das einem Staate gehörige Schiff, das ausschließlich für einen öffentlichen Dienst bestimmt ist und einem zu diesem Zwecke besonders in Gemäßheit der Landesgesetze bestellten Offizier untersteht.

Auffschlußreich ist namentlich die Denkschrift des englischen Richters Sir Maurice Hill, in der das Internationale Immunitäten-Abkommen angeregt worden ist. Dort (Bulletin No. 57 des Comité Maritime International S. 5flg.) wird auseinandergesetzt, daß sich die Immunität derjenigen Schiffe, die zwar Privateigentum, aber dem Dienste eines Staates gewidmet (affectés) seien oder sich in seinem Besitze befänden, nach der britischen Rechtsprechung nur auf die Legung an die Kette erstrecke, dagegen nicht auf ein gerichtliches Verfahren in rem. Wenn ein Schiff Privateigentum sei, aber zeitweilig von einem souveränen Staate verwendet (employé) werde, so sei die Zustellung der Klage in rem wirksam und könne auch die Klage selbst nicht für unzulässig erklärt werden. Die in Rede stehende Immunität komme nur souveränen Staaten zu. Sie könne nicht von dem Eigentümer des Schiffes in Anspruch genommen werden. Die bloße Zustellung der Klage stelle keinen Eingriff in die Rechte des souveränen Staates dar. Sie nötige diesen nicht, zu erscheinen und sich der Gerichtsbarkeit zu unterwerfen. Er werde nur betroffen, wenn das Schiff beschlagnahmt (saisi) werde. Nun stelle die Legung an die Kette eine Behinderung in der Benutzung des Schiffes durch den souveränen Staat dar. Im Anschluß an diese Darlegungen wird übrigens weiter (S. 7) ausgeführt, man könne in Ermangelung jeglicher Vorentscheidung nicht als geltendes Recht anerkennen, daß die Immunität sich beispielsweise auf ein Schiff erstrecke, das, obwohl Privateigentum, durch eine Regierung gechartert

würde, um eine Ladung Kohlen für ihre Staatsseisenbahnen zu befördern.

Auch McNair stellt (im *British Year Book of International Law* 1921—22 S. 74) die englische Gerichtsübung so dar, daß Schiffe, die nicht Eigentum eines ausländischen souveränen Staates, sondern von ihm gechartert oder requiriert oder sonst in seinem Besitze seien, zwar nicht auf Anordnung des Seegerichts arrestiert werden dürften, solange sie einer derartigen Charterpartie, Requirierung oder sonstigen Besitznahme unterlägen; daß aber gerichtliche Maßnahmen in personam gegen den Eigentümer des Schiffes und (abgesehen von Arrest) gerichtliche Maßnahmen in rem unberührt blieben und ein Schiffsgläubigerrecht oder ein Urteil in rem im Wege der Zwangsvollstreckung durchgesetzt werden könnten, sobald der Besitz des fremden Staates endige.

Bemerkenswert ist schließlich aus dem Bulletin No. 65 des Comité Maritime International S. 249 flg. eine auf der Gotenburger Konferenz am 16. August 1923 gepflogene Erörterung. Der britische Delegierte Sir Norman Hill sprach von dem Fall, daß ein Schiff in ganzen durch die Regierung gechartert sei, zum Beispiel ein Kohlen Schiff für die Flotte, das nicht von Offizieren der Kriegsmarine (naval ratings) geführt (operated), aber doch ganz im Dienste der Kampfschiffe verwendet werde. Der amerikanische Delegierte Englar äußerte die Meinung, daß solche Schiffe bisher nicht immun seien und daß der Zweck des Entwurfs sei, gewisse Immunitäten abzuschaffen, nicht sie zu vermehren; ein von einer Privatgesellschaft betriebenes (operated) und zufällig Öl für die britische Flotte beförderndes Schiff wäre in den Vereinigten Staaten nicht immun. Der damalige Präsident des Internationalen Seerechts-Ausschusses, der inzwischen verstorbene belgische Minister Louis Grand, gab dem Delegierten Englar Recht. Nach dem geltenden Recht des europäischen Festlandes bestehe, wenn ein derartiger durch die britische Admiralität gecharterter Dampfer zum Beispiel nach Antwerpen kommen und auf der Schelde einen Zusammenstoß haben sollte, keine Immunität.

Wenn auch hiernach die Meinungen über den Begriff der Staatschiffe und den Umfang der ihnen zustehenden Immunitäten nicht ganz einheitlich waren, so kann doch die bezeugte kontinentaleuro-

päuische, britische und amerikanische Rechtsanschauung unbedenklich dahin zusammengefaßt werden, daß, wenn ein Schiff von einem Staate gechartert war, aber nicht durch einen von diesem eingesetzten Kapitän befehligt wurde, das Schiff jedenfalls nicht von der dinglichen Klage und noch weniger sein Eigentümer von der Zahlungsklage befreit war. Diese Feststellung des älteren völkerrechtlichen Zustandes trägt zur Auslegung des Immunitäten-Abkommens bei. Da dieses nämlich auf eine Einschränkung der bis dahin den Staatschiffen eingeräumten Vorrechte abzielte, ist von vornherein nicht zu erwarten, daß es die Rechtsstellung der Charterchiffe und ihrer Eigentümer namentlich gegenüber der britischen Rechtsübung verbessert haben sollte. Eine solche Erweiterung der Immunität ist denn auch in der Tat nicht eingetreten, wie nunmehr an der Hand des Abkommens und des Zusatzprotokolls darzulegen ist.

Die Artikel 1 und 2 des Abkommens stellen grundsätzlich die einem Staate gehörigen oder von ihm verwendeten (*exploités*) Seeschiffe, die einem Staate gehörigen Ladungen sowie die Staaten, denen diese Schiffe gehören oder die sie verwenden oder denen diese Ladungen gehören, den privaten Schiffen, Ladungen und Reedereien gleich. Von diesen Grundsätzen macht der Artikel 3 gewisse Ausnahmen u. a. für Hilfsschiffe, *navires de ravitaillement* und andere Fahrzeuge, die einem Staate gehören oder von ihm verwendet (*exploités*) werden und zur Zeit der Entstehung der Forderung ausschließlich einem staatlichen Dienst und nicht Handelszwecken gewidmet sind.

Der Beklagten kann zugegeben werden, daß unter „*ravitaillement*“ nicht nur die Verproviantierung im engeren Sinne, die Versorgung mit Mundvorrat, sondern auch mit sonstigem Flottenbedarf zu verstehen ist und daß der Dampfer *S.* unter die „*navires de ravitaillement*“ oder auch „*navires auxiliaires*“ im Sinne des Artikels 3 § 1 Abs. I des Brüsseler Abkommens zu rechnen sein mag. Daraus allein ergibt sich aber noch nicht die Immunität des Schiffes, sondern es muß hinzukommen, daß es entweder einem Staate gehört oder von ihm „verwendet“ (*exploité*) wird. Dies folgt schon daraus, daß der erwähnte Absatz Ausnahmen von den beiden ersten Artikeln des Abkommens macht und daß in diesen nur solche Schiffe behandelt werden, die einem Staate gehören oder von ihm „verwendet“ werden.

Aus dem von der Revision angeführten Schrifttum (Böger a. a. O. S. 27, *Annuaire de l'Institut de Droit International* 1927 I S. 227) ergibt sich nur, daß Kohlenschiffe der Kriegsmarine für einen staatlichen Dienst und nicht für Handelszwecke bestimmt sind; das genügt aber nach Art. 3 § 1 Abs. 1 des Brüsseler Abkommens nicht, um die Eigenschaft als immunes Staatschiff zu begründen, sondern es ist außerdem das Eigentum eines Staates oder die „Verwendung“ (exploitation) durch ihn erforderlich (ebenso van Sloten a. a. O. S. 470 oben).

Daß der Dampfer S. ihrem Heimatstaate nicht gehörte, gibt die Beklagte zu. Zu der von der Revision gewünschten ausdehnenden Anwendung des Wortes „appartenant“ besteht schon deshalb keine Veranlassung, weil die Fälle, in denen dem Staate zwar nicht das Eigentum an dem Schiff, aber eine gewisse Verfügungsmacht darüber zusteht, in dem Immunitäten-Abkommen durch die Worte „exploités par lui“ erfaßt werden.

Dieses in dem maßgeblichen französischen Text gebrauchte Wort „exploiter“ bedeutet nicht nur ausnutzen oder benutzen, sondern auch verwalten, betreiben, sich betätigen. Es ist (vgl. *Comité Maritime International Bulletin* No. 57 S. 437 u.) an die Stelle des englischen Wortes to operate getreten, das nicht „verwenden“ im Sinne einer bloßen Benutzung bedeutet, sondern „betreiben, verwalten, führen, leiten“.

Die Revision wendet sich gegen die Auffassung des Berufungserichtes, daß eine Charterung durch den Staat den Begriff der exploitation nur dann erfülle, wenn das Schiff auch „sous les ordres ou sous le contrôle“ des Staates stehe. Eine Auseinandersetzung hierüber erscheint aber entbehrlich, weil die Nr. I des Zusatzprotokolls vom 24. Mai 1934 gerade zur Behebung von Zweifeln über die Auslegung des Wortes „exploités“ vereinbart worden ist und den vorliegenden Fall trifft.

Auch die Beklagte selber hatte in ihrem Schriftsatz vom 8. Juli 1937 das Zusatzprotokoll für anwendbar erklärt und hinzugefügt, es handele sich bei der S. um ein vom Staat für eine bestimmte Zeit zu ausschließlich staatlichen Diensten gechartertes Schiff im Sinne von I des Zusatzprotokolls. Jetzt hingegen sucht die Beklagte das Zusatzprotokoll auszuschalten, und zwar mit der Be-

gründung, daß es nur bei Charterung auf bestimmte Zeit oder für eine bestimmte Reise gelte, während im vorliegenden Falle der Dampfer S. auf unbestimmte Zeit gechartert gewesen sei. Diesem Gedankengange steht entgegen, daß der maßgebende französische Text „à temps“ zu einer Unterscheidung zwischen bestimmter und unbestimmter Zeit nicht nötig. Diese Unterscheidung spielt auch sonst im Seerecht keine Rolle. Als auf der Antwerpener Konferenz des Comité Maritime International (Bulletin No. 91 Seite 268) der britische Delegierte Sir Leslie Scott das Zusatzabkommen durch die Mitteilung ankündigte, daß seine Regierung an die anderen Regierungen die Bitte gerichtet habe, eine leichte Abänderung oder vielmehr einen Zusatz zu dem Abkommen von 1926 anzunehmen, um die durch eine Regierung auf Zeit gecharterten Schiffe zum Genusse gewisser Bestimmungen des Abkommens zuzulassen, bediente auch er sich des allgemeinen Ausdrucks *time-charter* und war von bestimmter Zeit nicht die Rede. Die weite Fassung des Zusatzprotokolls „*affrétés, soit à temps, soit au voyage*“ will ersichtlich alle vorkommenden Fälle der Zeit- oder Reisecharter eines ganzen Schiffes einbeziehen. Es ist auch nicht einzusehen noch von der Revision dargelegt worden, weshalb bei der Regelung der Immunitäten von Staatsschiffen eine Charterung auf unbestimmte Zeit anders behandelt werden sollte als eine solche auf bestimmte Zeit.

Käme es dennoch hierauf an, so könnte an Hand der Chartepartie nur festgestellt werden, daß die Charterung auf 12 Monate, also auf bestimmte Zeit, erfolgt ist. Etwas anderes hat auch die Beklagte selber nach den Tatbeständen der beiden Instanzurteile und ihrem bereits angeführten Schriftsatz vom 8. Juli 1937 nicht behauptet. Die von der Beklagten unmittelbar dem Landgericht übergebene Bescheinigung vom 4. Juni 1937 ist überholt durch die — auf dem in Artikel 5 des Immunitäten-Abkommens (I Abs. 2 Satz 2 des Zusatzprotokolls) vorgeschriebenen Wege über das Auswärtige Amt und das Reichsjustizministerium vorgelegte — Bescheinigung vom 29. Juli 1937, in der von einer Charterung für unbestimmte Zeit nicht mehr die Rede ist.

Aus dem hiernach auf den vorliegenden Fall anwendbaren Zusatzprotokoll ergibt sich nun, daß die von den Staaten auf Zeit (oder für eine Reise) gecharterten Schiffe, falls sie ausschließlich zu einem

staatlichen Dienst und nicht zu Handelszwecken bestimmt sind, zwar nicht Gegenstand irgendwelcher Beschlagnahmen, Arreste oder Zurückhaltungen sein können, daß aber diese Immunität in keiner Weise alle anderen den Beteiligten etwa zustehenden Rechte oder Rechtsmittel beeinträchtigt. Zu den hiernach von der (teilweisen) Immunität der Charterchiffe unberührt bleibenden Rechtsbehelfen gehören sowohl die dingliche Klage als auch die Zahlungsklage gegen den Eigentümer des Schiffes. Insbesondere zwingt der Unterschied des Wortlautes in I Abs. 2 Satz 1 des Zusatzprotokolls von dem sonst gleichen des Artikels 3 § 1 Abs. 1 des Abkommens zu der Auslegung, daß gegen die in dem Zusatzprotokoll behandelten Charterchiffe ein gerichtliches Verfahren in rem völkerrechtlich nicht ausgeschlossen ist. Ob im einzelnen Fall eine solche dingliche Klage, um die es sich im gegenwärtigen Rechtsstreit handelt, zulässig ist, bestimmt sich also allein nach dem Landesrecht ohne völkerrechtliche Schranken. Dies Ergebnis wird auch durch innere Gründe gerechtfertigt. Wie die Revision zutreffend ausführt, steht nicht eine Extritorialität des Schiffes in Frage, sondern wird nur die der Sicherung eines öffentlichen Zweckes dienende Befreiung von der Gerichtsbarkeit in Anspruch genommen. Dieser öffentliche Zweck ergab sich aus der Bestimmung der Kohlenladung für Übungen der Kriegsmarine. Er konnte zwar durch eine Zurückhaltung des Schiffes insbesondere im Wege des Arrestes beeinträchtigt werden, aber nicht durch die dingliche Klage und noch weniger durch die Zahlungsklage gegen die private Schiffseigentümerin. Schon in seinem erwähnten Urteil RGZ. Bd. 103 S. 176 flg. über den amerikanischen Dampfer „Ice King“ hat der erkennende Senat (Seite 277) ausgeführt, daß wenigstens nach deutschem Recht der Anspruch eines Schiffsgläubigers, dem der Reeder mit Schiff und Fracht verhaftet sei, weder hinsichtlich seiner Geltendmachung vor deutschen Gerichten noch sogar hinsichtlich seiner Durchführung im Wege der Zwangsvollstreckung grundsätzlich von dem Aufenthalt des Schiffes im deutschen Inland abhängt. Daraus ergibt sich, daß die Erhebung und Durchführung der dinglichen Klage gegen ein von einem ausländischen Staat gechartertes Privat Schiff mit einer Zurückhaltung des Schiffes und folglich einer Störung des staatlichen Dienstes, zu dem es verwendet wird, nicht verknüpft zu sein braucht, und so erklärt sich auch die Beschränkung

des Zusatzprotokolls vom 24. Mai 1934 auf die Befreiung der Charter-schiffe von Beschlagnahmen, Arresten und Zurückhaltungen ohne Einbeziehung der dinglichen Klagen, in Übereinstimmung mit dem dargelegten Rechtszustande, wie er in Großbritannien gegolten hatte, auf dessen Wunsch das Zusatzprotokoll die teilweise Immunität der Charter-schiffe eingeführt hat.

Schließlich kann die Revision auch damit nicht gehört werden, daß im Grunde die Übergabe des Schiffes vom Staate an die Beklagte, seine Ausrüstung durch diese und die dann erfolgte Charterung durch den Staat nur eine Form sei, hinter der sich die Tatsache verberge, daß der Staat das Schiff für seine öffentlichen Zwecke in Betrieb genommen habe. Der internationale Rechtsverkehr muß sich auf klaren Rechtsverhältnissen aufbauen. Will ein Staat die volle Immunität des Brüsseler Abkommens genießen, so muß er für den Betrieb seiner Schifffahrt auch die entsprechende äußere Rechtsform wählen. Entschließt er sich aus Gründen, die hier nicht zur Erörterung stehen, zur Charterung, so kann er nicht nachträglich geltend machen, daß „im Grunde“ gar keine Charterung vorliege, und sich dadurch den Rechtsfolgen aus dem Internationalen Abkommen und namentlich dem Zusatzprotokoll entziehen.

Hinsichtlich des eine Verurteilung der Beklagten zur Zahlung begehrenden Klageantrages soll noch hinzugefügt werden, daß insoweit die Revision ohne weiteres, d. h. ohne Rücksicht auf die Bedeutung des Wortes „exploités“, der Zurückweisung unterlag, selbst wenn das Zusatzprotokoll nicht für die Fälle der Charterung alle Rechte und Rechtsmittel, mit alleiniger Ausnahme von Beschlagnahmen, Arresten und Zurückhaltungen, ausdrücklich vorbehalten hätte. Das Abkommen beschäftigt sich nämlich nur mit Staaten und Staatschiffen (sowie Ladungen und Reisenden), nicht mit privaten Reedereien. Wenn in Artikel 3 § 1 Abs. 1 des Abkommens gewisse Staatschiffe von den Bestimmungen der Artikel 1 und 2 ausgenommen werden, so kann diese Ausnahme nicht die persönliche Zahlungspflicht von privaten Schifffahrtsunternehmungen betreffen, weil solche auch schon durch die beiden ersten Artikel nicht erfaßt sind. Was die Zahlungsansprüche gegen Staaten aus den Zusammenstößen gewisser Staatschiffe anbelangt, so trifft hier Artikel 3 § 1 Abs. 2 des Abkommens

die besondere Regelung, daß solche Ansprüche nur bei den eigenen Gerichten des zu verklagenden Staates geltend gemacht werden können. Diese Regelung gilt aber eben nur für die Staaten, nicht für private Reedereien. Eine andere als die hier vertretene Auffassung ist auch aus dem von der Revision angeführten Schrifttum nicht zu entnehmen; insbesondere sprechen Alfred Siebeking (ZfV. 1926 S. 1309 Spalte 2), van Sooten (a. a. O. S. 468) und Böger (a. a. O. S. 185) nur von Klagen gegen Staaten, nicht auch gegen private Schiffseigentümer.

Nach alledem mußte die Revision als unbegründet zurückgewiesen werden.