

2. Nach welchem territorialen Rechte ist zu beurteilen:

1. die Haftung des Rheders eines deutschen Schiffes für den durch den Zusammenstoß des letzteren mit einem anderen Schiffe diesem und seiner Ladung zugefügten Schaden (insbesondere die Haftung des Rheders für das Verschulden eines Lotsen), wenn der Zusammenstoß in dem Geltungsbereiche eines ausländischen Rechtes erfolgte, und

2. die Frage, ob der betreffende Lotse als Zwangslotse anzusehen ist?

H.G.B. Artt. 451 flg. 736 flg. 757 flg.

I. Civilsenat. Ur. v. 12. Juli 1886 i. S. H. u. Gen. (Rl.) w. Hamb.=  
Amerik.-Paketfahrt-Gesellschaft (Bekl.). Rep. I. 204/86.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Aus den Gründen:

„Am 5. Juli 1884 rannte der der Beklagten gehörige deutsche Dampfer *Thuringia*, Kapitän Fr., welcher unter der Führung des dortigen, zugleich den Lotsendienst versehenen Hafenmeisters van D. in den Hafen der niederländischen Insel Curacao einlief, auf dem Wege nach seinem Liegeplatze den am östlichen Quai vertaut liegenden englischen, den Klägern gehörigen Dampfer *Mediator* mittschiffs an und beschädigte denselben derartig, daß er nach einigen Stunden sank. Die Kläger als ehemalige Rheeder des *Mediator* haben deshalb die in Hamburg domizilierte Beklagte als Rheederin der *Thuringia* auf Zahlung des Wertes des *Mediator*, welchen sie zu 20 000 £ angeben, bei dem Landgerichte zu Hamburg belangt. . . Die Beklagte hat ihre Verpflichtung zum Schadensersatz bestritten. . . Sie ist der Ansicht, daß die Folgen der Kollision ihr nicht zur Last gelegt werden können, da ein Verschulden des Führers oder der Mannschaft der *Thuringia* nicht vorliege. Aus einer von ihr beigebrachten Erklärung des Hafenmeisters van D. folgert sie zugleich, daß auch diesen kein Verschulden treffe, für welches sie übrigens eventuell nicht haften will, da — wie sie weiter auszuführen sucht — der Hafenmeister von Curacao ein Zwangslotse im Sinne des Art. 740 H.G.B. sei, was eventuell auch nach Artt. 363. 534. 321. 421 des holländischen Handelsgesetzbuches angenommen werden müsse. Der Zusammenstoß sei auf einen unglücklichen Zufall zurückzuführen.

Die Kläger bestreiten, daß der Hafenmeister von Curacao Zwangslotse im Sinne des deutschen Handelsgesetzbuches sei, denn es bestehe dort keine Verpflichtung zur Annahme desselben als Lotsen, sondern nur zur Bezahlung des Lotsgeldes. Es komme hier übrigens nur auf das holländische Recht an, nach welchem der Rheeder schon deshalb hafte, weil dasselbe überhaupt keine Zwangslotsen kenne und jeden Lotsen als zur Schiffsbesatzung gehörig betrachte. Bei der hier fraglichen Gelegenheit habe van D. nicht als Hafenmeister, sondern nur als Lotse fungiert, als welcher er nach holländischem Rechte dem Schiffer nur Rat zu erteilen habe. Auch verliere weder nach deutschem noch nach holländischem Rechte der Schiffer durch die Annahme eines

Lotfen vollständig das Kommando über das Schiff und die Verantwortlichkeit. Im vorliegenden Falle hätte der Kapitän der Thuringia, zumal er die bei der raschen Fahrt drohende Gefahr erkannt habe, dem van D. das Kommando abnehmen müssen. Irgend ein anderes Verschulden des Kapitänes oder der Mannschaft der Thuringia ist klägerischerseits nicht behauptet.

Die Beklagten machten geltend, daß der Kapitän Jr. erst drei- bis viermal in Curacao gewesen sei und keine Veranlassung zu einer solchen Maßregel gehabt habe, weil van D. ihn wegen seines Bedenkens durch Mitteilung der in Betracht kommenden Stromverhältnisse beruhigt habe. Nach der Behauptung der Beklagten hat das holländische Lotsenreglement in den Kolonien keine Geltung und macht auch das holländische Recht den Rheder für die Versehen der Lotsen nicht verantwortlich.

Das Berufungsgericht nimmt nun zwar in Übereinstimmung mit dem Landgerichte — zu Gunsten der Kläger — an, daß das Anrennen des Mediator durch die Thuringia von dem Lotsen der letzteren durch Unterlassung rechtzeitiger Verminderung der Fahrgeschwindigkeit nach Passirung der Einfahrt des Hafens verschuldet sei. Es hat aber die Klage abgewiesen auf Grund der Annahme:

1. daß die Frage, ob die gesetzlichen Voraussetzungen der Haftung der Beklagten für das Versehen eines an Bord befindlichen Lotsen dritten Personen gegenüber vorliegen und in welchem Umfange diese Haftung besteht, nach deutschem Rechte zu beurteilen sei,
2. daß der an Bord der Thuringia befindliche Lotse van D. ein Zwangslotse im Sinne des Art. 740 deutsch. H.G.B. war, und
3. daß dem Kapitän der Thuringia sein Verhalten dem Lotsen gegenüber nicht zum Verschulden gereiche, sodasß die Beklagte nach dem Art. 740 H.G.B. von der Verantwortung für den durch den Lotsen verschuldeten Schaden frei sei.

Die Verletzung irgend einer Rechtsnorm fällt hierbei dem Berufungsgerichte nicht zur Last.

Zu 1. ist es allerdings sowohl in der Wissenschaft wie in der Rechtsprechung eine bestrittene und nicht unzweifelhafte Frage, nach welchem Rechte die aus einem Zusammenstoße von Schiffen entstehenden Rechtswirkungen für die Rheder derselben zu beurteilen sind, ob nach

dem Rechte der Flagge, welcher die betreffenden Schiffe angehören (bezw. ihres Heimatshafens), oder nach dem am Orte des Prozeßgerichtes geltenden Rechte, oder — falls der Zusammenstoß in einem unter der Herrschaft eines territorialen Rechtes stehenden Gewässer erfolgt ist — nach dem dort geltenden Rechte. Es ist aber dem Berufungsgerichte darin beizutreten, daß der deutsche Richter die Haftung des Rheders eines deutschen Schiffes für den durch einen Zusammenstoß einem anderen Schiffe und dessen Ladung zugefügten Schaden zunächst nur nach dem Rechte seines Landes, also nach dem deutschen Handelsgesetzbuche, zu beurteilen und mithin hiernach auch zu prüfen hat, ob und wieweit der Rheder für das Verschulden eines Lotsen verantwortlich ist. Wenn — wie es hier der Fall ist — das Recht der Flagge mit dem Rechte des Prozeßortes zusammenfällt, bedarf es keines näheren Eingehens auf die Frage, ob das den Ausschlag gebende Moment in dem Grundsätze zu erblicken ist, daß der Richter zunächst seine (d. h. die in seinem Gerichtsprengel geltenden) Gesetze anzuwenden hat, oder darin, daß der deutsche Rheder verlangen kann, in betreff seiner Haftung aus außerkontraktlichen Verhältnissen von dem deutschen Richter nach denjenigen Bestimmungen beurteilt zu werden, welche das deutsche Recht dieserhalb enthält.

Vgl. Entsch. des R.O.G.'s Bd. 24 S. 83 flg.

Höchstens könnte in Frage kommen, ob nicht dem auf Schadenersatz belangten deutschen Rheder aus Billigkeitsrücksichten zu gestatten sei, sich darauf zu berufen, daß er dem Kläger nur unter denselben Voraussetzungen und in demselben Umfange hafte, wie es nach dem heimathlichen Rechte des beschädigten Schiffes der Fall ist.

Vgl. Windscheid, Pandekten (4. Aufl.) §. 35 sub 3 und Bar, Internationales Privatrecht S. 413. 414.

Ist die Kollision auf offener See erfolgt, wo nicht das Gesetz irgend eines bestimmten Landes gilt und die Schiffe als Gebietsteile desjenigen Landes angesehen werden, dessen Flagge sie führen, so kann die Anwendung des Grundsatzes, daß der einheimische Richter die Haftung des Rheders eines einheimischen Schiffes nach dem Rechte seines Landes zu beurteilen hat, kaum einem Bedenken unterliegen. In solchen Fällen ist in der Rechtsprechung die Anwendung des am Prozeßorte geltenden Rechtes sogar dann für gerechtfertigt erachtet, wenn

beide Schiffe, bezw. dasjenige, dessen Rheder wegen Schadenersatzes in Anspruch genommen waren, einer fremden Flagge angehörten.

Vgl. Seuffert, Archiv Bd. 14 Nr. 197 (Obertribunal Berlin) und Entsch. des Oberappellationsgerichtes Lübeck in Bremer Rechts=sachen Bd. 2 Abt. 2 S. 8 flg.

Aber auch der Umstand, daß die beschädigende Handlung im vorliegenden Falle im Hafen von Curacao, mithin unter der Herrschaft des dort geltenden Rechts, stattgefunden hat, hindert den deutschen Richter nicht, die Schadenersatzpflicht des dieserhalb in Anspruch genommenen Rheders eines deutschen Schiffes nach einheimischem Rechte zu beurteilen. Es wird zwar vielfach gelehrt und auch in der Praxis angenommen, daß in betreff der Verpflichtung zum Schadenersatz aus Delikten, sowie in betreff der übrigen unmittelbar aus dem Gesetze entspringenden Obligationen (ex lege, quasi ex contractu und quasi ex delicto) die Gesetze des Ortes entscheidend seien, an welchem die beschädigende Handlung vorgenommen ist, bezw. der Zustand sich verwirklicht hat. Andererseits fehlt es aber auch nicht an Verteidigern der Ansicht, daß vielmehr auch hier das am Prozeßorte geltende Recht anzuwenden sei.

Vgl. Savigny, System Bd. 8 S. 278; Windscheid, a. a. O. Note 6; Seuffert, Archiv Bd. 9 Nr. 1 (O. A. G. Darmstadt) und Bd. 11 Nr. 3 (Obertribunal Stuttgart).

Jedenfalls für Fälle der vorliegenden Art ist die letztere Ansicht vorzuziehen. Denn es kann nicht angenommen werden, daß das deutsche Handelsgesetzbuch, welches in Artt. 451 flg. und Artt. 736 flg. Bestimmungen darüber enthält, unter welchen Voraussetzungen und in welchem Umfange der Rheder für außerkontraktliches Verschulden dritter Personen haftet, und welches die im Zusammenhange damit stehenden Vorschriften in Artt. 757 flg. über die das Recht eines Schiffsgläubigers gewährenden Forderungen aufgestellt hat, es dem deutschen Richter habe gestatten wollen, hiervon abweichende Bestimmungen eines fremden Gesetzes, lediglich deshalb anzuwenden, weil das betreffende deutsche Schiff, dessen Rheder in Anspruch genommen worden, sich zur Zeit des Eintrittes desjenigen Ereignisses, aus welchem der Anspruch hergeleitet wird, vorübergehend nicht in der Heimat oder auf hoher See, sondern in einem Gewässer befunden hat, in welchem jenes fremde Gesetz territoriale Geltung hat. Es ist vielmehr anzunehmen, daß nach der

Absicht des Gesetzgebers — wenigstens dem Rheder eines deutschen Schiffes gegenüber — von deutschen Gerichten stets nur die in dieser Beziehung geltenden Vorschriften des deutschen Rechtes angewendet werden sollen ohne Rücksicht auf den zufälligen Umstand, daß sein Schiff sich temporär in diesem oder jenem fremden Rechtsgebiete befand, und ohne Rücksicht darauf, welchem Rechtsgebiete die klagende Rhederei des beschädigten Schiffes zufällig angehört. Die Bestimmungen des deutschen Rechtes über die Voraussetzungen und den Umfang der Haftung des Rheders für Kollisionsschäden haben daher für die deutschen Gerichte einen zwingenden, absoluten Charakter in der Weise, daß dieselben eine Haftung des Rheders nur insoweit anzuerkennen haben, als das Recht des eigenen Landes eine solche statuiert, und es ist deshalb nicht rechtsirrtümlich, sondern durchaus zu billigen, daß das Berufungsgericht, ohne die Richtigkeit der klägerischen Behauptungen über die desfalligen Bestimmungen des holländischen Rechtes zu prüfen, die Frage, ob die Beklagte für das Verschulden eines Zwangslotsen hafte, nach deutschem Rechte beurteilt und — dem Art. 740 H.G.B. gemäß — verneint hat. Da nach deutschem Rechte das Verschulden eines Zwangslotsen keine Verbindlichkeit zum Schadensersatz für den Rheder erzeugt, kann es dem deutschen Richter unmöglich gestattet sein, unter Anwendung eines fremden, dem Rheder in dieser Beziehung ungünstigeren Rechtes einem deutschen Rheder eine Verpflichtung aufzuerlegen, welche das Recht des eigenen Landes prinzipiell verneint. Auch geht die Litteratur und Rechtsprechung in England — dem Lande, welchem die Kläger angehören — von demselben Grundsatz aus.

Vgl. Marsden, *The Law of Collisions at Sea* (II ed.) S. 214. 215. 218. 219. 229, sowie das dort angeführte, von der Beklagten in einem vollständigen Abdrucke beigebrachte Urteil der Lords of the Privy Council vom 2. Juli 1868 in Sachen der Schiffe *Napoleon* wider *Hallen*.

Es würde daher auch in hohem Grade unbillig sein, wenn man einem englischen Rheder gestatten wollte, sich dem deutschen Rheder gegenüber auf das betreffende fremde Recht zu berufen, während die englischen Gerichte dies nicht gestatten würden, wenn zufällig umgekehrt das klägerische Schiff durch Verschulden eines Zwangslotsen das Schiff der Beklagten beschädigt hätte, ja — wie es nach Marsden, a. a. O. S. 209. 218. 219. 220 bei der dort bezeugten gleichen Behandlung

britischer und fremder Schiffe den Anschein hat — nicht einmal dann, wenn die Kläger ihren gegenwärtigen Anspruch vor einem englischen Gerichte verfolgt hätten. Daß möglicherweise die Gerichte in Curacao, wenn diese den Fall zu entscheiden gehabt hätten, berechtigt oder gar verpflichtet gewesen sein würden, in der hier in Rede stehenden Beziehung ihr einheimisches Recht in Anwendung zu bringen, steht dem nicht entgegen, da hierfür die dort geltenden Gesetze maßgebend sind. Ebenfowenig steht der vorstehend gebilligte Grundsatz über das anzuwendende Recht ohne weiteres mit solchen Entscheidungen deutscher Gerichte in Widerspruch, welche die Haftung ausländischer Rheder für Handlungen ihrer Schiffsbesatzung in deutschen Gewässern unbedenklich nach deutschem Rechte beurteilt haben. Denn einerseits folgt aus der Anwendung des deutschen Rechtes in solchen Fällen noch keineswegs, daß dasselbe in einem Falle der vorliegenden Art nicht anzuwenden sei. Anderenteils aber kann sich die Anwendung des deutschen Rechtes in Fällen der ersteren Art auch schon dadurch rechtfertigen, daß der beklagte ausländische Rheder es unterlassen hat, sich darauf zu berufen, daß er nach dem Rechte seines Landes nicht oder nur in geringerem Umfange hafte, wie es sich z. B. in dem Bd. 10 S. 18 flg. der Entscheidungen des Reichsgerichtes in Civilsachen abgedruckten Falle verhielt, in welchem beide Teile von vornherein davon ausgegangen waren, daß das deutsche Recht entscheidend sei.<sup>1</sup>

Vgl. übrigens zur Frage der Anwendung des örtlichen Rechtes in Seesachen noch Wagner, Handbuch des Seerechtes Bd. 1 S. 128 flg.

Zu 2. ist dagegen die Frage, ob van D. bei der hier fraglichen Gelegenheit als Zwangslotse im Sinne des Art. 740 H.G.B. fungierte, mit dem Berufsgericht allerdings nach dem in Curacao geltenden Rechte zu beurteilen, da es hierfür maßgebend ist, ob nach den für das dortige territoriale Gewässer bestehenden obrigkeitlichen Anordnungen eine Verpflichtung zur Annahme des Lotsen für den Kapitän der Thuringia bestand,

vgl. Entsch. des R.G.'s in Civilf. Bd. 7 S. 25,  
bezw. ob — wie das Berufsgericht unter Bezugnahme auf S. 2800

<sup>1</sup> Diese Entscheidung ist beifällig besprochen in Shipping Gazette and Lloyd's List vom 17. Januar 1887. Gleiche Auffassung der englischen Gerichte wird bezeugt.  
D. R.

der Beratungsprotokolle zum Handelsgesetzbuche richtig und ohne Widerspruch der Revisionskläger als charakteristisch für die Eigenschaft eines Zwangslotfen angenommen hat — nach diesen in Curaçao geltenden Verordnungen van D. eine Person war, welcher der Schiffer die Übernahme der Führung des Schiffes als unter obrigkeitlichem Zwange stehend überlassen mußte, sodaß ein unter seiner Führung einem anderen Schiffe zugefügter Kollisionsschaden im Verhältnisse beider Schiffe zu einander als durch vis major entstanden zu betrachten ist. Auch ist es vom Berufungsgerichte mit Recht als mit dem Begriffe eines Zwangslotfen nicht für unvereinbar erachtet, daß mit der Verpflichtung des Schiffers, ihm die Führung zu überlassen, nicht lediglich die Sicherung des Schiffahrtsverkehrs, sondern zugleich durch die Bestimmung einer Lotsengebühr eine finanzielle Maßregel bezweckt wird...

Das Berufungsgericht hat mithin ohne Rechtsirrtum angenommen, daß van D., unter dessen Führung sich die Thuringia befand, ein Zwangslotse war und die Beklagte mithin den Klägern für dessen Verschulden nicht haftet.

Zu 3. beruht die Entscheidung, daß es dem Kapitän der Thuringia nicht zum Verschulden gereiche, wenn er seine richtige Ansicht von der Gefährlichkeit des raschen Fahrens nicht noch energischer zur Geltung gebracht und nicht die schwere Verantwortlichkeit eines Eingreifens in das Manövrieren eines Zwangslotfen auf sich genommen habe, auf zutreffenden tatsächlichen und rechtlichen Erwägungen, welche auch in der Revisionsinstanz nicht weiter angefochten sind.

Die Revision erweist sich hiernach als unbegründet."