

25. 1. Welches örtliche Recht ist anzuwenden, wenn eine englische Rhederei vor dem deutschen Richter für einen Schaden in Anspruch genommen wird, welchen ein Schiff infolge eines von einem Zwangslotfen auf dem englischen Dampfer verschuldeten Zusammenstoßes in einem russischen Hafen erlitten hat?

2. Welche Bedeutung hat die Abweisung des Erfasanspruches durch den deutschen Richter, wenn er nach russischem Rechte begründet ist?

I. Civilsenat. Urth. v. ^{26. Juni}_{9. Juli} 1892 i. S. des Deutschen Rhederei-vereines zu Hamburg (Rl.) w. R. L. Sp. (Bekl.) Rep. I. 114/92.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Der englische Dampfer G. wurde, als er sich am 31. Januar 1889 im Hafen von Hamburg befand, auf Betreiben des Klägers an die Kette gelegt. Dem Kläger war ein Schadenersatzanspruch gebiert, welchen die P. B. Vergungsentreprise zu Reval gegen die Rhederei des G. erhob, weil der G. beim Auslaufen aus dem Hafen

von Reval am 3. Januar 1888 durch Verschulden seines Zwangslotfen Kl. den der R. B. Bergungsentreprise gehörigen Schleppdampfer Dwina und den holländischen Dampfer Venus beschädigt haben sollte; die Rhederei der Dwina hatte den der Venus entstandenen Schaden derselben erstattet. Die Beklagten haben wegen dieses Anspruches Bürgschaft geleistet, und wider dieselben wurde beim Landgericht Hamburg Klage erhoben.

Der erste Richter hat den Anspruch für dem Grunde nach gerechtfertigt erklärt, der Berufungsrichter die Klage abgewiesen. Die Revision ist zurückgewiesen worden aus folgenden

Gründen:

„Das Berufungsurteil nimmt an, daß, wenn auch nach russischem Rechte der Rheder für den durch Verschulden des Zwangslotfen entstandenen Schaden hafte, für diese Frage nicht das russische Recht, sondern das englische Recht als das des Heimathafens des Dampfers G. I. maßgebend sei. Diese letztere Annahme erscheint in hohem Maße bedenklich.

In dem Urteile Rep. I. 96/88 vom 30. Mai 1888 (Entsch. des R. O.'s in Civill. Bd. 21 Nr. 24) entschied das Reichsgericht über eine Schiffskollision, welche zwischen zwei englischen Schiffen in einem deutschen Binnengewässer stattgefunden hatte. Das Reichsgericht hat dort angenommen, daß über den von dem Kläger erhobenen Anspruch nicht englisches, sondern deutsches Recht entscheide. Es wurde vorausgeschickt, daß der Richter in erster Linie das Recht seines eigenen Landes anzuwenden habe und nur insoweit, als es dies gestatte oder gebiete, auch ausländisches Recht. Es wurde sodann aber ausgeführt, daß die in den Artt. 736—741 H. G. B. getroffenen Bestimmungen selbstverständlich zunächst gerade auf die innerhalb des räumlichen Geltungsgebietes des Handelsgesetzbuches erfolgten Schiffskollisionen anzuwenden seien. Bei einer unter deutscher Territorialhoheit erfolgten Kollision könne das Gesetz angesichts der sich bei der gegenteiligen Annahme ergebenden, im Urteile berührten Unzuträglichkeiten nur gewollt haben, daß ohne jede Rücksicht auf die Nationalität der Schiffe stets nach den Grundsätzen entschieden werde, welche das deutsche Recht über die civilrechtlichen Folgen des Zusammenstoßes von Schiffen für deren Rheder und Ladungsinteressenten aufgestellt hat. Hiervon sei auch eine Ausnahme nicht zu machen, wenn beide

an einem Zusammenstoße auf deutschem Gebiete beteiligten Schiffe einer und derselben fremden Nationalität angehören. Denn nach dem Zwecke und Sinne des deutschen Handelsgesetzbuches müsse die Anwendung des ausländischen Rechtes auch in diesem Falle für ausgeschlossen erachtet werden. Dieser Auffassung des Gesetzes, nach welcher dasselbe bei allen auf deutschen Gewässern vorkommenden Kollisionen ohne Rücksicht auf die Nationalität der Schiffe angewendet sein will, stehe auch nicht entgegen, daß es sich hier um sog. *obligationes ex lege* handle; denn es sei jedenfalls nicht ausgeschlossen, daß ein Landesrecht für gewisse Verhältnisse den Grundsatz nicht anerkenne, daß für eine solche Obligation das Recht des Wohnsitzes als maßgebend anzusehen sei; auch widerspreche dem nicht die im modernen internationalen Verkehre prinzipiell geltende Rechtsgleichheit zwischen Einheimischen und Fremden, da die letzteren, wenn sie in einem anderen Staate freiwillig Recht nehmen oder zu nehmen gezwungen seien, sich nicht darüber beschweren können, daß sie nach denselben Grundsätzen beurteilt werden wie die Angehörigen dieses Staates.

Mit derselben Begründung würde der russische Richter, wenn er seiner Zeit von dem Sedenten des Klägers angegangen wäre, sein Recht gegen die Rhederei des Gl. angewendet haben. Er würde, da nach dem Rechte von Riga die Haftung des Rheders nicht dadurch ausgeschlossen ist, daß das Schiff unter der Leitung eines Zwangslotfen stand,

vgl. die betreffenden Urteile in den civilrechtlichen Entscheidungen der Rigaschen Stadtgerichte, herausgegeben von Zwingmann, Bd. 6 Nr. 1227 und 1230,

bei angenommenem Verschulden dieses Zwangslotfen den Rheder des Gl. verurteilt haben. Das Reichsgericht hat auch in einem anderen Falle — Rep. I. 204/86 vom 12. Juli 1886 (Entsch. in Civilf. Bd. 19 S. 18) —, in welchem die Kollision eines deutschen und eines englischen Schiffes im Hafen von Curaçao vorgekommen war, angedeutet, daß möglicherweise die Gerichte in Curaçao, wenn diese den Fall zu entscheiden gehabt hätten, berechtigt oder verpflichtet gewesen sein würden, in der hier in Rede stehenden Beziehung ihr einheimisches Recht in Anwendung zu bringen, nach welchem das deutsche Schiff, obwohl es unter der Leitung eines Zwangslotfen stand, für haftbar

erklärt sein würde. Wenn nun hierbei auch zunächst davon ausgegangen ist, daß der Prozeßrichter das Gesetz des eigenen Staates anzuwenden habe, wenn ein Grund für die Anwendung des ausländischen Rechtes nicht vorliege, oder diese Anwendung durch das heimische Recht verboten ist, so ist es doch, auch wenn man von der Stellung des Prozeßrichters absieht, nicht minder richtig, daß das Gesetz, welches über die Ansprüche aus Schiffskollisionen, die in seinem Gebiete vorkommen, je nach dem Thatbestande einen Anspruch gewährt oder versagt, dem Beschädigten einen Anspruch geben oder versagen will. Und da sich die Handlung, aus welcher der Anspruch erwächst oder nicht erwächst, unter der Herrschaft des Gesetzes vollzieht, in dessen Geltungsbezirke sie begangen wird, so läßt sich auch vom allgemeinen Standpunkte kaum etwas dagegen einwenden, daß der Handelnde, er mag dem Staate angehören, wo die Handlung begangen wird, oder nicht, durch das Gesetz des Staates, unter dessen Herrschaft er handelt, schlechthin verpflichtet wird, sodaß der nun einmal gegen ihn erwachsene Anspruch auch anderwärts gegen ihn verfolgt werden kann, wenn die Gesetze des Ortes, wo der Anspruch verfolgt wird, nicht diesen Anspruch ausschließen. Daß in diesem Falle von den Gesetzen des Ortes, wo das Delikt begangen ist, bei dem Ansprüche auf Schadensersatz nicht abgesehen werden darf, ist denn auch die überwiegende Ansicht der Schriftsteller und Gerichtshöfe auf dem Kontinente.

Vgl. die Nachweisungen bei v. Bar, *Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts* (2. Aufl.) Bd. 2 S. 119 Anm. 7c.

Nun macht zwar das Berufungsurteil geltend, daß es sich im vorliegenden Falle nicht um den Anspruch gegen den Urheber des Zusammenstoßes handle, welcher in Rußland stattgefunden hat, sondern um den Anspruch gegen den in England domizilierten Rheder aus einer Handlung des Zwangslotfen, welcher das Schiff des Rheders leitete, während sich dieses Schiff im russischen Binnengewässer befand. Allein Urteile des Reichsoberhandelsgerichtes und des Reichsgerichtes haben in analogen Fällen doch auch nach dieser Richtung das Recht des Thatortes für die gesetzliche Haftung des auswärtigen Prinzipales in Anwendung gebracht. In einem Urteile des Reichsoberhandelsgerichtes vom 19. Januar 1878 (Entsch. desselben Bd. 23 Nr. 60) wurde ein in seinem unter der Herrschaft des gemeinen Rechtes stehenden Wohn-

sich belangter Arbeitgeber aus dem Grundsatz des Art. 1384 Code civil für haftbar erklärt aus einem Verschulden des Schachtleisters, welcher im Auftrage des Beklagten die Arbeiter bei einem vom Beklagten übernommenen und im Rechtsgebiete des Code civil ausgeführten Eisenbahnbaue beaufsichtigte. Das Reichsgericht urteilte: die im Interesse der öffentlichen Wohlfahrt und Sicherheit und zum Schutze des Verkehrs gegebene Vorschrift des mit dem Code übereinstimmenden badischen L.R.G. 1384 habe die Tendenz, alle innerhalb des Landes begangenen Delikte zu treffen, wenn auch die danach haftbar zu machenden Personen außerhalb des Landes wohnen. Da die wesentlich falsche Empfehlung einer Londoner Firma unter der Firma der in Hanau domizilierten offenen Handelsgesellschaft von deren einem Teilhaber damit in Pforzheim erklärt worden, daß die betreffenden Empfehlungsbriefe an die in Pforzheim wohnenden Kläger versandt seien, so sei auch das badische Landrecht bezüglich der Haftung der offenen Handelsgesellschaft aus ihrem Quasidelikte anzuwenden (Rep. II. 128/87 vom 23. September 1887). Die diesen Entscheidungen zu Grunde liegende Ansicht läßt sich in Anwendung auf den vorliegenden Fall wohl zu der Konsequenz führen, daß ein Rheder, welcher sein Schiff nach einem fremden Hafen sendet, um so sein Gewerbe zu betreiben, auch mit dem Schiffe, welches wie die dort handelnden Personen dem Gesetze des fremden Staates unterworfen wird, für die Handlungen des Zwangslotzen haftet, den das Schiff nach dem Gesetze dieses Staates aufnehmen muß, wenn dieses Gesetz, wie hier das Recht von Niga, die Haftung des Rheders mit dem Schiffe für die Handlungen des Zwangslotzen ausspricht. Allerdings hat ein Urteil des Reichsoberhandelsgerichtes vom 21. September 1878 (Entsch. desselben Bd. 24 Nr. 26) die Anwendung des fremden Rechtes auf die Haftung des Rheders bei Abweichung der Bestimmungen des Gesetzes des Heimathafens abgelehnt. Allein das Gesetz des Heimathafens fiel hier mit dem Gesetze des Prozeßortes zusammen. Belangt war der Rheder eines deutschen Schiffes in Bremen wegen einer Kollision, welche auf dem Fjord von Christiania stattgehabt hatte. Und daß das Gesetz des Prozeßortes in einem Falle wie dem vorliegenden nicht unberücksichtigt bleiben darf, ist in dem Urteile des Reichsgerichtes Rep. I. 204/86 vom 12. Juli 1886 bereits ausgeführt und wird auch in ähnlichen Fällen anzunehmen sein.

Die Praxis der englischen und der nordamerikanischen Gerichte geht allgemein davon aus, daß bei Klagen auf Schadensersatz aus Delikten, welche im Auslande begangen seien, der Thäter nicht haftbar sei, wenn das Gesetz des Thäters einen solchen Anspruch nicht gewährt, mag auch der Anspruch begründet sein, wenn die That in dem Geltungsgebiete des Gesetzes des Prozeßgerichtes begangen wäre. Die Klage wird aber auch abgewiesen, wenn zwar der Anspruch nach dem Gesetze des Thäters, nicht aber nach dem des Prozeßortes begründet ist.

Vgl. Westlake, A treatise on private international law (3. Ausg. London 1890) S. 236. 237; Dicey, Internationales Privatrecht als Bestandteil des englischen Rechtes, in der Zeitschrift für internationales Privat- und Strafrecht Bd. 2 S. 145; Wharton, A treatise on the conflict of laws 2. Ausg. §. 478.

Und dieser Grundsatz wird auch bezüglich der Haftung des Rhebers aus einer in einem fremden Binnengewässer stattgehabten Schiffskollision zur Anwendung gebracht, sofern es sich darum handelt, ob der Rheber aus dem Verschulden des Zwangslotfen haftet.

Vgl. Westlake, a. a. O. §. 204: In cases of collision at sea the compulsory employment of collision will exempt the owners in an English court from liability for damage caused by his fault, whatever be the flags and the laws of them; v. Bar, a. a. O. §. 327 S. 209 Anm. 51.

Wenn auch das Reichsgericht Bedenken tragen würde, jenen englischen Grundsatz über die Haftung aus Delikten auf Schadensersatz in seiner Allgemeinheit anzuwenden, so hat es doch bereits in dem angezogenen Urteile Rep. I. 204/86 vom 12. Juli 1886 bezüglich der Haftung aus Verschulden des Zwangslotfen denselben Grundsatz befolgt wie die englischen Gerichte. Damals handelte es sich um ein deutsches Schiff, dessen Rheber aus einem Versehen des Zwangslotfen in Curaçao in Deutschland belangt wurde. Es wurde in jenem Urteile ausgesprochen: Da nach deutschem Rechte das Versehen eines Zwangslotfen keine Verbindlichkeit zum Schadensersatz für den Rheber erzeugt, so könne es dem deutschen Richter unmöglich gestattet sein, unter Anwendung eines fremden, für den Rheber in dieser Beziehung ungünstigeren Rechtes einem deutschen Rheber eine Verpflichtung aufzuerlegen, welche das Recht des eigenen Landes prinzipiell verneint. Es wurde dem Art. 740 H.G.B. die Bedeutung eines

zwingenden absoluten Gesetzes vindiziert und deshalb das die Haftung des Rheders versagende Recht des Prozessortes als entscheidend angesehen. Dieses Argument trifft aber in gleicher Weise zu, es mag der Rheder eines deutschen Schiffes oder es mag der Rheder eines Schiffes anderer Nationalität in Deutschland belangt werden, weil zufällig hier ein Gerichtsstand für den fremden Rheder begründet ist. Der deutsche Gesetzgeber ist von dem Gedanken ausgegangen, daß die Haftung des Rheders nicht in Anspruch genommen werden dürfe für die Handlung eines Zwangsloten, welcher ihm aufgenötigt ist, auf dessen Auswahl er und der Schiffer keinen Einfluß haben; es handle sich für ihn hier um eine vis major. Die deutschen Gerichte sind deshalb nicht in der Lage, einen von dem deutschen Gesetze für ungerecht und verwerflich erachteten Anspruch zuzusprechen und demselben Schutz zu gewähren, selbst wenn das Gesetz des Heimathafens einen solchen Anspruch zugestände, mag derselbe in Übereinstimmung mit dem Gesetze des Heimathafens oder in Widerspruch mit demselben nach dem Rechte des Thortortes gegen das betreffende Schiff erwachsen sein. Der Einwurf, welchen man hier und da gegen solche Anwendung des Gesetzes des „zufälligen“ Prozessortes vorgebracht hat, scheint auf einer Verwechslung zu beruhen. Wird der Kläger wie im vorliegenden Falle mit seinem Ansprüche von dem deutschen Richter abgewiesen, so ist damit nach dem Grunde dieser Entscheidung mehr nicht ausgesprochen, als daß dieser Anspruch innerhalb des Deutschen Reiches nicht zu realisieren ist. Das Urteil erhebt keinen Anspruch darauf, über das Recht des Klägers schlechthin entscheiden zu wollen. Der Kläger oder sein Cedent werden also dadurch nicht behindert, den Anspruch gegen die Rhederei bei dem Richter eines anderen Staates zu verfolgen, dessen Gesetzgebung jenen Anspruch nicht ausschließt, wenn sie den Gl. in dessen Gewässern antreffen: sollten auch die Gerichte jenes Staates den von den deutschen Gerichten erteilten rechtskräftigen Entscheidungen sonst Folge geben. . . .

Soweit das Berufungsurteil angenommen hat, daß der russische Lotse . . . ein Zwangslotse war, scheidet die Revision daran, daß dem Reichsgerichte die Nachprüfung der Auslegung der ausländischen Satzungen entzogen ist. Endlich hat auch der Kläger in den Vorinstanzen eine für die Kollision kausale eigene Verschuldung des Kapitäns des Gl. in substantiierter Weise nicht behauptet. . . .

zwingenden absoluten Gesetzes vindiziert und deshalb das die Haftung des Rheders verlagende Recht des Prozeßortes als entscheidend angesehen. Dieses Argument trifft aber in gleicher Weise zu, es mag der Rheder eines deutschen Schiffes oder es mag der Rheder eines Schiffes anderer Nationalität in Deutschland belangt werden, weil zufällig hier ein Gerichtsstand für den fremden Rheder begründet ist. Der deutsche Gesetzgeber ist von dem Gedanken ausgegangen, daß die Haftung des Rheders nicht in Anspruch genommen werden dürfe für die Handlung eines Zwangslotfen, welcher ihm aufgegenötigt ist, auf dessen Auswahl er und der Schiffer keinen Einfluß haben; es handle sich für ihn hier um eine vis major. Die deutschen Gerichte sind deshalb nicht in der Lage, einen von dem deutschen Gesetze für ungerecht und verwerflich erachteten Anspruch zuzusprechen und demselben Schutz zu gewähren, selbst wenn das Gesetz des Heimathafens einen solchen Anspruch zugestände, mag derselbe in Übereinstimmung mit dem Gesetze des Heimathafens oder in Widerspruch mit demselben nach dem Rechte des Thatortes gegen das betreffende Schiff erwachsen sein. Der Einwurf, welchen man hier und da gegen solche Anwendung des Gesetzes des „zufälligen“ Prozeßortes vorgebracht hat, scheint auf einer Verwechslung zu beruhen. Wird der Kläger wie im vorliegenden Falle mit seinem Ansprüche von dem deutschen Richter abgewiesen, so ist damit nach dem Grunde dieser Entscheidung mehr nicht ausgesprochen, als daß dieser Anspruch innerhalb des Deutschen Reiches nicht zu realisieren ist. Das Urteil erhebt keinen Anspruch darauf, über das Recht des Klägers schlechthin entscheiden zu wollen. Der Kläger oder sein Cedent werden also dadurch nicht behindert, den Anspruch gegen die Rhederei bei dem Richter eines anderen Staates zu verfolgen, dessen Gesetzgebung jenen Anspruch nicht ausschließt, wenn sie den Gl. in dessen Gewässern antreffen: sollten auch die Gerichte jenes Staates den von den deutschen Gerichten erteilten rechtskräftigen Entscheidungen sonst Folge geben. . .

Soweit das Berufungsurteil angenommen hat, daß der russische Lotse . . . ein Zwangslotse war, scheidet die Revision daran, daß dem Reichsgerichte die Nachprüfung der Auslegung der ausländischen Satzungen entzogen ist. Endlich hat auch der Kläger in den Vorinstanzen eine für die Kollision kausale eigene Verschuldung des Kapitäns des Gl. in substantiierter Weise nicht behauptet.“ . . .