

48. Ist die Frage, ob für den Schaden aus außerkontraktlichem Verschulden außer dem Schuldigen ein Dritter haftet, nach dem Rechte des Thatortes oder nach dem Rechte am Wohnsitz des Dritten zu beurteilen?

Hamb. Einf.-Ges. zum H.G.B. vom 22. Dezember 1865 § 54.

I. Civilsenat. Ur. v. 1. Juli 1896 i. S. B. & Co. (Kl.) w. Sch. & Tr. (Bekl.) Rep. I. 114/96.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Im Mai 1894 fand zwischen dem Personendampfer B. der Klägerin und einem Dampfer der in Hamburg domizilierten Beklagten ein Zusammenstoß auf der Havel zwischen Potsdam und Spandau statt, bei dem der B. beschädigt wurde, wofür die Klägerin die Beklagten mit der Behauptung in Anspruch nahm, daß der Zusammenstoß durch das Verschulden der Besatzung ihres Schiffes herbeigeführt sei. Der erste Richter wies die Klägerin auf Grund des preußischen Rechtes, das eine Haftung des Eigentümers eines Flußschiffes für Verschulden der Besatzung mit dem Schiffe nicht kennt, ab, während der Berufungsrichter den § 54 des Hamb. Einf.-Ges. zum H.G.B. vom 22. Dezember 1865 anwendete. Das Reichsgericht hat letzteres mißbilligt aus folgenden

Gründen:

... „Bei Beantwortung der Frage, ob die Beklagten, welche ihren Wohnsitz in Hamburg haben, für ein im Gebiete des preußischen Landrechtes verübtes Verschulden der Besatzung ihres Schiffes haftbar seien, ist von dem in Wissenschaft und Rechtsprechung anerkannten Grundsatz auszugehen, daß für die Entscheidung darüber, ob eine Handlung oder Unterlassung als schuldhaft (als Verschulden oder Versehen) zu gelten habe, die Gesetze des Ortes der That oder der Unterlassung maßgebend sind. So hat sich auch die Klägerin dafür, nach welcher Richtung der Führer des Schiffes „Sch. und Fr.“ auszuweichen hatte, auf die Schiffsahrtspolizeiordnung für den Regierungsbezirk Potsdam berufen. Würde nach dem am Thatorte bestehenden Gesetze das Verhalten der Besatzung des Schiffes der Beklagten nicht als Verschulden zu beurteilen sein, so könnte nicht des-

halb eine Ersatzpflicht der Beklagten ausgesprochen werden, wenn und weil etwa die an ihrem Wohnsitze bezüglich der Obliegenheiten der Flußschiffer geltenden Bestimmungen zu einer strengeren Beurteilung der Mannschaft führen müßten. Damit, daß das Gesetz des Ortes, wo eine Handlung begangen oder unterlassen worden ist, darüber entscheidet, ob ein Verschulden und eine Pflicht zum Schadenserzage vorliegen, wird aber die Folgerung nahe gelegt, daß dasselbe Gesetz auch dafür maßgebend sein muß, ob ein Dritter für den unmittelbar Schuldigen zu haften habe. Die Haftung des Dienstherrn für Verschulden seiner Angestellten in Ausübung ihres Dienstes kann, wenn sie sich auch gesetzgeberisch aus wissenschaftlichen und aus Gründen der Billigkeit rechtfertigen läßt, doch nur anerkannt werden, wenn besondere Gesetze sie aussprechen. Bei der in der Natur der Sache liegenden Einheitlichkeit und wechselseitigen Bedingtheit der unmittelbaren und mittelbaren Haftung können aber die besonderen Landesgesetze, die letztere aussprechen, nur für das eigene Rechtsgebiet und nur für die Fälle gelten, in denen auch nach den dort bestehenden Gesetzen zu entscheiden ist, ob eine unmittelbare Haftung aus Verschulden begründet sei. Die Haftung des Dienstherrn beruht weder auf eigenem Verschulden noch auf einem Vertragsverhältnisse zum Beschädigten, sondern sie stellt sich nur als gesetzliche Erweiterung, als Überwälzung der Haftung des zunächst Schuldigen auf diesen Anderen dar. Wenn daher die Gesetzgebung, nach der zu beurteilen ist, ob ein Verschulden und eine Haftung dafür anzunehmen seien, diese Haftung nicht auf eine dritte am Vorfall nicht beteiligte Person erstreckt, so kann dieser Dritte nicht deshalb herangezogen werden, weil er nach dem Rechte seines Wohnsitzes für in dessen Geltungsgebiete begangene Versehen seiner Untergebenen einzustehen hat. Dies ist ebensowenig gerechtfertigt, als wenn man, wie vorstehend bemerkt, den Dienstherrn für ein Verhalten seines Angestellten haftbar machen wollte, daß nach dem Gesetze des Wohnsitzes des Dienstherrn zum Schadenserzage verpflichtet, nicht aber nach dem Gesetze des Ortes der That, sodaß, wenn er selbst hier die in Frage stehende Handlung vorgenommen hätte, er nicht für zum Erzage eines Schadens verpflichtet erklärt werden könnte. Nach diesen Grundsätzen muß angenommen werden, daß der § 54 Einf.-Ges. vom 22. Dezember

1865, welcher die Artt. 736—741 S.O.B. auch auf die Flußschiffahrt für anwendbar erklärt, nach dem Willen des Gesetzgebers nur für solche Zusammenstöße von Schiffen Geltung haben soll, welche sich im Gebiete der Hamburger Flußschiffahrt ereignen.

Wenn im Berufungsurteile darauf hingewiesen wird, daß das Hamburger Gesetz den Schiffen eine dingliche Belastung auflege, und das Gesetz nicht gewollt haben könne, daß das Hamburger Flußschiff mit jedem Ortswechsel auch sein Recht wechsle, so wird dabei übersehen, daß vor der Frage, ob ein Schiff dinglich belastet werde, die Frage zu entscheiden ist, ob eine Ersatzpflicht des Rheders bestehe, für welche eine dingliche Belastung entstehen kann. Das Schiff ist nicht von vornherein, schon bei der Ausfahrt, dinglich belastet, sondern wird erst belastet, wenn eine Schuld entsteht, für die das Schiff vom Gesetze für verhaftet erklärt wird.“ . . .