

44. Nach welchem Rechte ist über die rechtlichen Folgen eines Zusammenstoßes zweier Schiffe verschiedener fremder Nationalität auf hoher See von deutschen Gerichten zu entscheiden, wenn die Seegesetze der Nationen, denen die Schiffe angehören, untereinander übereinstimmen?

I. Civilsenat. Urtr. v. 18. November 1901 i. S. R. M. S. (Bekl.) w. J. C. B. u. Gen. (Rl.). Rep. I. 287/01.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht baselst.

Am 16. Dezember 1899 nachmittags zwischen 6 und 7 Uhr hat in der Nordsee 6 bis 10 Seemeilen von der jütischen Westküste bei dichtem Nebel ein Zusammenstoß zwischen dem dänischen Schoner „S. A. Friis“ und dem norwegischen Dampfer „Kong Inge“, welche Schiffe sich auf nahezu gerade entgegengesetzten Kursen befanden, stattgefunden. Der Schoner „S. A. Friis“ ist alsbald gesunken und total verloren; der Dampfer „Kong Inge“ ist unbeschädigt geblieben.

Die Rhederei des Schoners „S. A. Friis“ hat gegen die Beklagte, welche für den Dampfer „Kong Inge“ zur Vermeidung eines Arrestes Bürgschaft geleistet hat, bei dem Landgericht in Hamburg auf Ersatz des entstandenen Schadens geklagt. Die Klägerin behauptet, daß der Besatzung des „Kong Inge“ die Schuld an dem Zusammen-

stoße zur Last falle. Die Beklagte bestreitet jedes Verschulden des „Kong Inge“ und mißt der Besatzung des Schoners die alleinige Schuld bei. Sie beantragt Abweisung der Klage.

Das Gericht erster Instanz hat beiderseitiges Verschulden angenommen und auf Grund der Vorschriften des zur Zeit des Zusammenstoßes geltenden Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches die Klage abgewiesen.

In der Berufungsinstanz ist der Anspruch der Klägerin dem Grunde nach soweit für berechtigt erklärt, daß die Beklagte die Hälfte des durch den Zusammenstoß dem Schoners „S. A. Friis“ an Schiff und Fracht entstandenen Schadens zu ersetzen habe, im übrigen aber die Klage abgewiesen. Die Revision der Beklagten ist zurückgewiesen.

Aus den Gründen:

„Das Berufungsgericht nimmt übereinstimmend mit dem Gericht erster Instanz an, daß der Zusammenstoß der beiden Schiffe, welcher den Untergang des Schoners „S. A. Friis“ zur Folge gehabt hat, durch Verschulden der beiderseitigen Schiffsbesatzungen herbeigeführt worden sei. Das Verschulden des „Kong Inge“ wird darin gefunden, daß der Dampfer seine Fahrt nicht soweit ermäßigt habe, wie es der sehr dichte Nebel erforderte, und ferner darin, daß der „Kong Inge“, als das Nebelsignal des „S. A. Friis“ gehört wurde, ein Rudermanöver gemacht habe, ohne die Lage und den Kurs des entgegenkommenden Schiffes sicher zu kennen, anstatt, wie es die internationalen Vorschriften zur Verhütung von Schiffszusammenstößen vorschrieben, in solchem Falle zu stoppen. Dagegen wird es dem Schoners „S. A. Friis“ als Verschulden angerechnet, daß er nicht hinreichend oft Schallsignale gegeben und hierdurch eine zu große Annäherung der Schiffe vor dem Erkennen der Gefahr ermöglicht habe.

Unter Anwendung des norwegisch-dänischen Seegesetzes, welches im Falle beiderseitigen Verschuldens dem Gericht vorschreibt, mit Rücksicht auf die Beschaffenheit der auf beiden Seiten begangenen Fehler den von jeder Seite zum Schadenersatz zu leistenden Beitrag zu bestimmen oder anzuordnen, daß jedes Schiff seinen eigenen Schaden tragen solle, hat dann das Berufungsgericht, davon ausgehend, daß ein wesentlicher Unterschied in der Schwere der auf beiden Seiten begangenen Versehen nicht bestehe, den Beklagten für schuldig erachtet,

die Hälfte des dem Schoner „S. A. Friis“ an Schiff und Fracht entstandenen Schadens zu ersetzen. Zu dem gleichen Ergebnis glaubt das Berufungsgericht auch bei Anwendung des am Gerichtsorte geltenden deutschen Rechtes zu gelangen, indem es annimmt, daß mit Rücksicht auf die erst im April 1900 durch Anlegung des Arrestes begründete Zuständigkeit der hamburgischen Gerichte das neue, mit dem norwegisch-dänischen Rechte übereinstimmende deutsche Recht zur Anwendung kommen müßte. . . .

Von der Revision wird gerügt, daß das Berufungsgericht die Frage der Haftung für das festgestellte Verschulden nach dem norwegisch-dänischen, statt nach dem deutschen Gesetze, entschieden habe, und auszuführen gesucht, daß als maßgebendes deutsches Recht nur das zur Zeit des Zusammenstoßes geltende in Betracht kommen könne. Diese Rüge ist als begründet nicht anzuerkennen. . . .

Mit Bezug auf die Frage des anzuwendenden Rechtes erwägt das Berufungsgericht, daß bei Schiffszusammenstößen auf hoher See das Recht des Thatortes nicht in Betracht komme, sondern nur zu entscheiden sei, ob das Recht der Flagge, oder das Recht des Gerichtsortes zur Anwendung kommen müsse. Es hält es für das Natürlichste, gegen den Rheber eines Schiffes für die mit demselben vorgenommenen Handlungen das Recht der Flagge in Anwendung zu bringen, weil der Rheber dem Gesetze des Heimatshafens immer unterworfen bleibe. Im vorliegenden Falle sei, die Anwendung des Flaggenrechtes um so unbedenklicher, als die Heimatsgesetze beider Schiffe, das norwegische und das dänische Seegesetz, in betreff der Schadensansprüche bei Schiffszusammenstößen völlig übereinstimmten, sodaß keine der beiden Parteien durch die Anwendung dieses Rechtes beschwert werde. Nur dann würde, führt das Berufungsgericht weiter aus, die Anwendung ausländischen Rechtes für den inländischen Richter ausgeschlossen, vielmehr die Anwendung des eigenen Rechtes geboten sein, wenn dieses absolut zwingender Natur sei, oder wenn die Vorschrift des ausländischen Rechtes nach einheimischen Rechtsgrundsätzen als unzulässig, verwerflich, die guten Sitten verletzend, oder gegen den Zweck eines deutschen Gesetzes verstößend anzusehen sei. Da keiner dieser Fälle hier gegeben sei, so sei die Anwendung des norwegisch-dänischen Rechtes im vorliegenden Falle gerechtfertigt. Diesen Erwägungen ist beizupflichten.

Mit Recht nimmt das Berufungsgericht an, daß seine Entscheidung mit der Rechtsprechung des Reichsgerichtes nicht in Widerspruch trete. Allerdings findet sich in dem Urteil des Reichsgerichtes vom 12. Juli 1886 (Entsch. des R.G.'s in Civill. Bd. 19 S. 10) der Satz:

„Die Bestimmungen des deutschen Rechtes über die Voraussetzungen und den Umfang der Haftung des Rheders für Kollisionschäden 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“ . . . (S. 12),

welcher den Anschein erwecken könnte, als ob das Reichsgericht, in Anlehnung an die ältere Rechtslehre,

vgl. Wagner, Handbuch des Seerechts VI. 1 S. 142,

für die deutschen Gerichte das deutsche Recht schlechthin bei allen Rechtsstreitigkeiten über Ansprüche aus Schiffskollisionen als maßgebend erachtet habe. Allein der Zusammenhang der Gründe jenes Urtheiles ergiebt eine wesentlich eingeschränkte Bedeutung jenes Satzes. Es handelte sich in dem dort entschiedenen Falle um die Haftung eines deutschen Rheders, dessen unter der Führung eines Zwangslotfen stehendes Schiff in einem ausländischen Hafen mit einem fremden Schiffe zusammengestoßen war. Diese Haftung wurde verneint, obgleich das Recht des Thatorthes die Haftbarkeit des Rheders auch für Verschulden des Zwangslotfen anerkannte. Es wurde erwogen, daß es, da nach deutschem Rechte das Versehen eines Zwangslotfen keine Verbindlichkeit zum Schadenersatz für den Rheder erzeuge, dem deutschen Richter unmöglich gestattet sein könne, unter Anwendung eines fremden, dem Rheder in dieser Beziehung ungünstigeren Rechtes einem deutschen Rheder eine Verpflichtung aufzuerlegen, welche das Recht des eigenen Landes prinzipiell verneine. Nur in diesem auf die Haftung des deutschen Rheders beschränkten Sinne ist daher der oben wörtlich wiedergegebene Satz zu verstehen. Die in demselben Urteil an anderer Stelle vorkommende Bemerkung, daß in der Rechtsprechung die Anwendung des am Prozeßorte geltenden Rechtes sogar dann für gerechtfertigt erachtet worden sei, wenn beide Schiffe einer fremden Flagge angehörten, ist nur referierenden Inhaltes und für die Entscheidung ohne Bedeutung. Andererseits ist in dem Urteil vom 30. Mai 1888,

Entsch. des R.G.'s in Civild. Bd. 21 S. 136,
ausgesprochen, daß bei einem auf deutschem Territorium stattgefundenen Schiffszusammenstoße bezüglich der Haftung der beteiligten Rheder für die deutschen Gerichte das deutsche Recht auch dann maßgebend sei, wenn beide Schiffe fremde seien, weil es als Wille des deutschen Gesetzes anzusehen sei, daß über die rechtlichen Folgen aller unter deutscher Territorialhoheit erfolgenden Zusammenstöße ohne Rücksicht auf die Nationalität der Schiffe stets nach den Grundsätzen des deutschen Rechtes entschieden werden solle. In dem Urteil vom 25. Juni (9. Juli) 1892,

Entsch. des R.G.'s in Civild. Bd. 29 S. 90,
endlich ist die Anwendbarkeit des deutschen Rechtes in dem Falle angenommen worden, daß ein fremdes, unter der Führung eines Zwangsloten stehendes Schiff mit einem anderen fremden Schiffe in einem ausländischen Hafen zusammengestoßen war. Diese Entscheidung wurde damit gerechtfertigt, daß, wie bereits in dem Urteil vom 12. Juli 1888 anerkannt worden sei, das deutsche Recht die Haftung des Rheders für das Verschulden eines ihm aufgenötigten Zwangsloten grundsätzlich ausschließe, weil es einen auf solchem Grunde beruhenden Anspruch gegen den Rheder für ungerecht und verwerflich erachte. Deshalb dürfe ein deutsches Gericht einen solchen Anspruch nicht zulassen, auch wenn er nach dem Rechte des Thortortes oder nach dem Rechte des Heimathafens für das betreffende Schiff begründet sein möchte. Diese Entscheidungen lassen den Fall offen, wenn der Zusammenstoß auf offener See zwischen fremden Schiffen erfolgt ist, das Herrschaftsgebiet des deutschen Rechtes also weder in persönlicher, noch in räumlicher Beziehung in Frage kommt, und der verfolgte Anspruch nicht mit zwingenden Vorschriften oder Grundsätzen des deutschen Rechtes in Widerspruch tritt. In diesem Falle fehlt jeder innere Grund für die Anwendung des deutschen Rechtes. Dessenungeachtet hat das Reichsgericht in einem neueren Urteil vom 10. November 1900 (in Sachen R. & B. w. M., Rep. I 246/00) auch für einen solchen Fall das deutsche Recht für anwendbar erklärt und hierfür auf die Begründung des oben erwähnten Urteils vom 30. Mai 1888 Bezug genommen. In dem letzterwähnten Urteil ist eingehend auf die Verwicklungen und Unzuträglichkeiten hingewiesen, welche sich ergeben müßten, wenn — zumal bei gegenseitig erhobenen Schadens-

ansprüchen — der Rheder jedes der zusammengestoßenen Schiffe nach dem Rechte seines Landes, welches von dem seines Gegners in vielfacher Beziehung abweichen kann, zu beurteilen wäre. Diesen Verwicklungen und Unzuträglichkeiten wird vorgebeugt, wenn das deutsche Gericht in solchem Falle sein eigenes, ihm zunächst liegendes Recht zur Anwendung bringt und die voneinander abweichenden, für die Beteiligten leicht zu unbilligen Ergebnissen führenden fremden Rechte gegen dasselbe zurücktreten läßt. Die Anwendung des deutschen Rechtes stellt sich in solchem Falle als ein durch äußere Gründe an die Hand gegebenes Auskunftsmittel dar, zu welchem zu greifen die Rechtsprechung sich wegen der der Anwendung der fremden Rechte entgegenstehenden Hindernisse genötigt gesehen hat.

Vgl. v. Bar, 2. Aufl. Bd. 2 S. 211, und die Entsch. des R.G.'s in Civill. Bd. 21 S. 142 angeführten Urteile des Oberappellationsgerichtes zu Lübeck, Entscheidungen in Bremer Rechtsjahren Bd. 2 Abt. 2 S. 8 und Erft. des Obertribunals zu Berlin in Seuffert's Archiv Bd. 14 S. 335.

Um einen Fall dieser Art handelte es sich bei dem Urteil vom 10. November 1900, welches einen Zusammenstoß zwischen einem englischen und einem norwegischen Schiffe in der Nordsee betraf.

In dem vorliegenden Falle bedarf es aber eines solchen Auskunftsmittels nicht. Gehören die auf hoher See zusammengestoßenen Schiffe derselben Nationalität an oder sind sie trotz verschiedener Nationalität demselben Gesetze unterworfen, so entfällt auch der aus der Verschiedenheit der Flaggenrechte sich ergebende äußere Grund für die Anwendung des am Gerichtsorte geltenden Rechtes. Vielmehr ist die Haftung der beiderseitigen Rheder nach ihrem übereinstimmenden heimischen Rechte, welches die Schiffe auf die hohe See mit sich nehmen, zu beurteilen, falls dasselbe nicht gegen zwingende Normen des am Gerichtsorte geltenden Rechtes verstößt. Da nun das norwegische und das dänische Seegesetz bis auf wenige Abweichungen im allgemeinen, hinsichtlich der die Haftung des Rheders aus Zusammenstößen seines Schiffes mit einem anderen betreffenden Vorschriften aber völlig übereinstimmen, so ist es gerechtfertigt, daß das Berufungsgericht seiner Entscheidung die Vorschriften dieses Gesetzes zu Grunde gelegt hat; denn daß das deutsche Recht die Anwendung dieser Vorschriften, welche für den Fall beiderseitigen Verschuldens

eine Verteilung der Schadenersatzpflicht nach Maßgabe der auf beiden Seiten begangenen Fehler anordnen, ausschöpfe, kann umso weniger angenommen werden, als, wie das Berufungsgericht mit Recht geltend macht, das neue deutsche Handelsgesetzbuch in seinem § 735 für den Fall beiderseitigen Verschuldens Vorschriften getroffen hat, welche inhaltlich mit denjenigen des norwegisch-dänischen Seegesetzes übereinstimmen.

Die Revision war hiernach zurückzuweisen, ohne daß es einer Erörterung der Frage bedurfte, ob sich auch bei Anwendung des deutschen Rechtes dieselbe Entscheidung ergeben würde, weil für dieselbe nicht das alte, sondern das neue Handelsgesetzbuch maßgebend sei.“ . . .