

Unschlagwerk: ja
tliche Sammlung: ja

EGBGB Art. 12; HGB § 485

Ansprüche auf Ersatz von Schäden, die aus dem Zusammenstoß eines deutschen Schiffes mit einem ausländischen Schiff in einem ausländischen Hoheitsgewässer entstehen, sind vorbehaltlich der sich aus Art. 12 EGBGB für das deutsche Schiff ergebenden Einschränkung nach dem Recht des Ortes zu beurteilen, an dem sich der Zusammenstoß ereignet hat. Auch für die Beschränkungen der Haftung der beteiligten Reeder gilt das Recht dieses Ortes. Weitergehende Ansprüche nach dem Recht der Flagge können gegen den Reeder des schuldigen Schiffes nicht erhoben werden.

BGH Urt. v. 29. Januar 1959 - II ZR 223/57 - LG Hamburg

Verkündet
am 29. Januar 1959
Pfauf, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der Cunard Steamship Company Ltd. in London,
Klägerin und Revisionsklägerin,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die P [REDACTED]-Reederei des Motorschiffs "W [REDACTED] R [REDACTED]",
vertreten durch ihren Korrespondentreeeder, die Firma
Ernst R [REDACTED], H [REDACTED], Al [REDACTED] Wa [REDACTED],
Beklagte und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 29. Januar 1959 unter Mitwir-
kung des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundes-
richter Dr. Fischer, Dr. Kuhn, Dr. Nörr und Liesecke

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Teil- und Teilzwischenurteil
der Kammer 9 für Handelssachen des Landgerichts
Hamburg vom 21. November 1957 wird auf Kosten der
Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Am 19. November 1956 stießen auf dem St. Lorenzstrom in Kanada der Dampfer "A" (8723 BRT) der britischen Klägerin und das Motorschiff "W" R" (2963 BRT) der deutschen Beklagten zusammen. Beide Schiffe erlitten Beschädigungen. Die Beklagte hat ihr Schiff nach dem Unfall auf neue Reisen ausgesandt.

Die Klägerin hat behauptet, daß die Führung von MS. "W" R" das alleinige Verschulden am Zusammenstoß treffe und daß der am D. "A" entstandene Schaden sich auf 223 000 £ belaufe. Sie hat von der Beklagten die Zahlung von 223 000 £, evtl. des Gegenwertes in deutscher Währung nebst Zinsen und die Duldung der Zwangsvollstreckung wegen ihrer Forderung in das MS. "W" R" verlangt.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen. Sie hat zugegeben, daß die Führung von MS. "W" R" ein mit einem Fünftel des Klaganspruchs zu bewertendes mitwirkendes Verschulden am Unfall treffe. Ein weitergehendes Verschulden sowie die Höhe des Schadens hat sie bestritten. Sie hat ferner geltend gemacht, daß sie nach kanadischem Recht hafte. Nach diesem ergebe sich eine Höchstsumme der Haftung von etwa 430 000 DM auf Grund der pro Tonne des Schiffs summenmäßig beschränkten Reederhaftung gemäß Canada Shipping Act 1934 section 657.

Das Landgericht hat durch Teilurteil den Klaganspruch abgewiesen, soweit er die summenmäßige Beschränkung der Reederhaftung nach kanadischem Recht übersteigt. Durch Teilzwischenurteil hat es den Klaganspruch zu einem Fünftel dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, und zwar begrenzt



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

nach den Bestimmungen des kanadischen Rechts über die summenmäßig beschränkte Reederhaftung.

Mit der nach Zustimmung der Beklagten unter Übergehung der Berufungsinstanz eingelegten Revision beantragt die Klägerin das Teilurteil ganz und das Teilzwischenurteil insoweit aufzuheben, als es ein Fünftel des Klaganspruchs nur mit der genannten Beschränkung dem Grunde nach für berechtigt erklärt hat. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. In der berichtigten Form weist das angefochtene Urteil die Klage ab, soweit der Klaganspruch die summenmäßige Beschränkung der Reederhaftung nach kanadischem Recht übersteigt. Das Urteil enthält mithin die Abweisung eines zwar ziffernmäßig nicht bestimmten, aber bestimmbaren und endgültig feststehenden Teils der gesamten Klagansprüche. Nach den in Bezug genommenen gesetzlichen Vorschriften des kanadischen Rechts (Canada Shipping Act 1934 s 657, 662) besteht eine Haftung in Höhe von 38,92 kanad. Dollar je Tonne der Registertonnage des Schiffs nach kanadischer Schiffsvermessung. Ein solches Teilurteil ist zulässig (Stein/Jonas, ZPO § 301 N. 9). Daneben hat das Landgericht ein Teilzwischenurteil über den Grund eines Fünftels der Klagansprüche auf Zahlung und Duldung der Zwangsvollstreckung in das Schiff unter Begrenzung auf die Höchstsumme nach kanadischem Recht erlassen. Zu diesem ursprünglich allein verkündeten Teilzwischenurteil nach § 304 ZPO ist das Landgericht in der Erwägung gelangt, daß nur auf diesem Wege die Entscheidung der Frage des anwendbaren Rechts vorab erreicht

werden könne. Es bedarf keiner Erörterung, ob zutreffend von dem Geständnis eines Fünftels der Mitschuld gemäß § 288 ZPO durch die Beklagte ausgegangen worden ist. Ein Geständnis kann sich nur auf Tatsachen beziehen. Die Bewertung eines Verhaltens als Verschulden und der daraus abzuleitende Anteil an der Ersatzpflicht ist von rechtlichen Erwägungen abhängig, so daß das Gericht nicht an den Standpunkt der Partei gebunden werden kann (vgl. RG WarnRspr 1940 Nr. 37). Jedenfalls handelt es sich nicht um einen Verfahrensmangel, der in der Revisionsinstanz von Amts wegen zu beachten wäre und wegen Verletzung unverrückbarer Verfahrensgrundsätze zur Aufhebung des Urteils führen müßte (vgl. Stein/Jonas, ZPO § 559 IV 2).

II. Die Rüge der Revision, daß zu Unrecht für den Umfang der Klagansprüche kanadisches Recht angewendet worden sei, ist nicht begründet.

1. Für den Zusammenstoß des englischen Schiffs mit dem deutschen sind maßgebend die Grundsätze des Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23. September 1910 (RGBl 1913, 49; vgl. BGH MDR 1958, 489; Bekanntmachung über die Wiederanwendung des Abkommens im Verhältnis zu Großbritannien vom 13. März 1953, BGBl II 116). Dieses Übereinkommen sieht von einer besonderen staatsvertraglichen Regelung des internationalen Privatrechts der Beitretenden hinsichtlich der Haftungsbeschränkungen des Reeders im Art. 10 ab und verweist in dieser Hinsicht auf das Recht des Gerichtsortes. Die Regeln der Art. 3 und 4 des Übereinkommens betreffen also nicht auch die Frage der beschränkten oder unbeschränkten Reederhaftung (Raape in Staudinger BGB 9. Aufl. Art. 12 EG V),

vielmehr ist in dieser Beziehung das deutsche internationale Privatrecht maßgebend. (vgl. Hamburg HansRGZ 1932 B Nr. 47).

2. Bei dessen Anwendung hat der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes in seinem Urteil vom 6. November 1951 (BGHZ 3, 321) ausgeführt, für die rechtliche Beurteilung der Haftung des Reeders für Schäden aus Schiffszusammenstößen in deutschen Hoheitsgewässern gelte, wie das Reichsgericht in ständiger Rechtsprechung (RGZ 21, 136, 140) angenommen und auch der Oberste Gerichtshof für die Britische Zone (OGHZ 4, 194, 196) dargelegt habe, das deutsche Recht als Deliktsstatut (ebenso Urteil des erkennenden Senats vom 27. Juni 1957 - II ZR 344/55 - Hansa 1957, 1867; vgl. für die Haftung des Halters aus dem Zusammenstoß eines ausländischen und eines deutschen Kraftwagens im Inland: BGH NJW 1957, 499). Ob es sich hier um eine gefestigte Rechtsprechung oder um ein Gewohnheitsrecht handelt, kann dahinstehen. Die Haftung des Reeders, die zu der Haftung des schuldigen Besatzungsmitglieds hinzutritt, ist, was die Revision nicht beachtet, nach allgemeiner Rechtsauffassung eine solche aus unerlaubter Handlung.

3. Im vorliegenden Fall ergibt sich die Besonderheit, daß sich der Zusammenstoß in ausländischen Territorialgewässern ereignet hat. Die Klägerin hält in einem solchen Fall das Heimatrecht der Beklagten, also das deutsche Recht, für maßgeblich. Dieses Recht gewährt ihr wegen der Haftung mit dem geretteten und die Klagforderung deckenden Schiff (§ 48 HGB) und hier sogar vollen persönlichen Haftung im Hinblick auf die Aussendung des Schiffs auf neue Reise (§ 774 HGB) weitergehende Ansprüche als das kanadische Recht, das vom

Grundsatz der Summenhaftung ausgeht und hier nach Angabe der Klägerin einen Höchstbetrag von weniger als einem Fünftel des Klaganspruchs ergeben würde (Canada Shipping Act 1934 sec 657 ff, Revised Statutes of Canada, 1952 Vol I Chapter 29 pag. 270). Es besteht aber kein Grund, bei ausländischem Kollisionsort allgemein oder in bestimmten Beziehungen, etwa hinsichtlich des Umfanges der seerechtlichen Haftung, die rechtlichen Folgen des Schiffszusammenstoßes nicht nach dem Recht dieses Ortes als sog. Deliktsstatut zu bestimmen. Das Reichsgericht hat bereits in seiner Entscheidung RGZ 29, 90, 93 bezüglich der Haftung des Reeders für Zwangslotsen bei einem Zusammenstoß in ausländischen Gewässern angenommen, daß nicht das Recht der Flagge, sondern das des Tatorts maßgebend sei, was der überwiegenden kontinentalen Auffassung entspreche. Es führt aus, die Handlung vollziehe sich unter der Herrschaft des Gesetzes, in dessen Geltungsbereich sie begangen sei. Ebenso beurteilte das Reichsgericht in RGZ 37, 181, 182 die Haftung des Reeders für das Verschulden der Besatzung nach dem Recht des ausländischen Kollisionsortes, und zwar auch dann, wenn der Reeder nach seinem Domizilrecht strenger haftete. Soweit es sich um deutsche Beklagte handelt, findet der Grundsatz der Haftung nach dem Recht des Tatorts seine Grenze im Art. 12 EGBGB, der Ansprüche ausschließt, soweit sie über die im deutschen Recht zugebilligten hinausgehen. Der Anwendung ausländischen Rechts kann auch Art. 30 EGBGB entgegenstehen. Einen solchen Fall hat das Reichsgericht in RGZ 29, 90 für gegeben erachtet. Die Anwendung des Rechts des Tatorts auch auf Kollisionen in ausländischen Gewässern hat vor allem den Vorzug, daß für die Rechtsfolgen des Zusammenstoßes ein und dieselbe Rechtsordnung maßgebend ist, und zwar auch unabhängig von den Zufälligkeiten einer Wahl des Gerichtsortes, die sich ergeben würden, wenn dessen

Recht zugrunde gelegt würde. Das Verschulden, die Beweislast die Verteilung des Schadens und die Haftung für Dritte müssen tunlichst nach derselben ein für allemal feststehenden Rechtsordnung beurteilt werden, wenn eine billige Entscheidung erreicht werden soll (vgl. bereits RGZ 21, 136, 139; RG JW 1902, 635). Die Ausführungen der Revision in der mündlichen Verhandlung, nach denen bei der Frage der Haftung des Reeders für seine Hilfspersonen, die eine Folge ihrer Anstellung sei, das für diese maßgebliche Recht, mithin das Recht der Flagge (RG SchlHA 27, 68) herangezogen werden soll, ist schon aus dem erörterten Gesichtspunkt der Einheitlichkeit des für die Unfallfolgen anzuwendenden Rechts nicht beizutreten. Die gesetzlich bestimmte Haftung des Reeders für fremdes Verschulden begründet anders als etwa die Bürgschaft, auf die von der Revision zum Vergleich verwiesen worden ist, kein besonderes Rechtsverhältnis mit eigenem Statut (vgl. bereits RGZ 37, 181).

Welche Grundsätze bei einem Zusammenstoß auf hoher See, also bei an sich fehlendem Ortsrecht, zu gelten haben, kann hier dahinstehen (vgl. RGZ 138, 243, wo auch in diesem Falle an den Begehungsort angeknüpft wird und jedes Schiff als Bestandteil seines Heimatstaates und damit als Begehungsort angesehen wird). Ebenso ist nicht zu erörtern, ob eine Ausnahme vom Grundsatz des Tatortrechts für den Fall zu machen ist, daß nur deutsche Schiffe am Zusammenstoß im ausländischen Gewässer beteiligt sind (vgl. dazu OLG - Schiffahrts-obergericht - Köln, BB 1958, 353).

III. Die Klägerin meint, eine Ausnahme von der Maßgeblichkeit des Tatortes bei Schiffszusammenstößen sei jedenfalls für die Frage zu machen, ob der Reeder beschränkt oder

unbeschränkt für die ihn treffenden Verpflichtungen haftet. Angesichts der verschiedenen Haftungssysteme, die zur Zeit noch in den Rechten der schiffahrttreibenden Nationen bestünden, müsse diese Frage nach dem Recht der Flagge des Schuldigen bestimmt werden. Das Schiff nehme gleichsam sein Haftungssystem mit auf die Reise, und sein Reeder könnte nur nach diesem System für die etwa nach ausländischem Recht entstehenden Ersatzpflichten aus Schiffszusammenstößen herangezogen werden. Der Oberste Gerichtshof für die Britische Zone hat in seinem Urteil vom 1. Juni 1950 (OGHZ 4, 194) ausgeführt, das Recht des Tatorts sei für alle durch den Zusammenstoß aufgeworfenen Rechtsfragen maßgeblich. Eine unterschiedliche Anknüpfung für die Voraussetzungen des Anspruchs und für die Beschränkungen der Reederhaftung zerreiße ohne triftigen Grund einen einheitlichen Lebensvorgang (ähnlich bereits RG JW 1902, 635). Diese Auffassung ist auch für den Fall des Zusammenstoßes in einem ausländischen Gewässer für zutreffend zu halten. Die Beschränkung der Haftung ist eng verknüpft mit dem Anspruch überhaupt, und auch bei der Schadenszufügung durch Schiffszusammenstoß ergeben sich keine Gründe für eine Aufspaltung des sonst stets einheitlich behandelten Deliktsstatuts.

IV. Der Senat vermag insbesondere nicht den Ausführungen von K e g e l in seinem dem Landgericht vorgelegten Gutachten einen durchschlagenden Grund zu entnehmen, die Frage der Haftungsbeschränkung bei der Bestimmung des anwendbaren Rechts anders zu beurteilen als die der Entstehung von Ansprüchen aus dem Schiffszusammenstoß im ausländischen Gewässer. K e g e l geht davon aus, daß für die Haftung des Reeders nach deutschem Seerecht ein Sondervermögen, das sog. Schiffsvermögen, bestehend aus Schiff und Fracht, ge-

bildet werde. Sondervermögen würden aber im deutschen internationalen Privatrecht gesondert angeknüpft, so der Nachlaß an das Heimatsrecht des Erblassers, das Vermögen juristischer Personen und nichtrechtsfähiger Personenverbindungen an das Recht des Verwaltungssitzes usw. Auch das Schiffsvermögen des deutschen Seerechts verdiene im Interesse seiner Funktionsfähigkeit eine eigene Anknüpfung. Hierfür kämen das Schiff (vor allem der Heimathafen) oder der Reeder (Staatsangehörigkeit oder Sitz) in Betracht. Das Schiffsvermögen, mag man es auch als "Sondergut" bezeichnen (vgl. Tuhr, Allg. Teil des bürgerlichen Rechts Bd. I S. 331, A. 2), kann aber dem Nachlaß, den Gütermaßen des Eherechts oder dem Vermögen juristischer Personen oder nichtrechtsfähiger Vereinigungen im internationalen Privatrecht nicht gleichgestellt werden, so daß nicht erörtert zu werden braucht, ob und inwieweit ein allgemeiner Grundsatz der eigenen Anknüpfung bei Sondervermögen im internationalen Privatrecht besteht. Das Schiffsvermögen erschöpft seine Bedeutung darin, Haftungseinheit zu sein (Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht 2. Aufl. S. 126; vgl. Pappenheim, Handbuch des Seerechts Bd. II S. 66: "ein für gewisse Rechtsschicksale (Haftung, Schiffsgläubigerrecht) zu einer Einheit erhobener Vermögenskomplex"). Es wird für jede Reise des Schiffs und für jedes dem Reeder gehörige Schiff besonders gebildet und hat daher eine ganz vorübergehende Natur. Die im internationalen Privatrecht besonders behandelten Vermögensmassen haben durchweg eine Funktion, die über die eines Haftungsverbandes für bestimmte Schulden hinausgeht. Sie bezwecken z.B. eine Zusammenfassung für den Übergang des Vermögens einer Person als Ganzes oder für die Förderung bestimmter Zwecke, die mit der Bildung juristischer Personen oder nichtrechtsfähiger Personenmehrheiten verfolgt werden und sich nicht darin erschöpfen, das Risiko der an ihnen

Beteiligten zu beschränken. Sie sind gesonderter Verwaltung fähig, was beim Schiffsvermögen ausscheidet. Dessen Übernahme hat z.B. auch nicht die Haftung für die Schulden (§ 419 BGB) zur Folge. Ein besonderer Konkurs ist nicht möglich. Die deutsche Rechtsprechung hat daher auch dem Schiffsvermögen bisher nirgends die Bedeutung zugemessen, daß es einer eigenen Anknüpfung im internationalen Privatrecht zu unterwerfen sei. Es ist auch nicht ersichtlich, welche Nachteile in der Funktionsfähigkeit des Schiffsvermögens sich ergeben könnten, wenn auch das Haftungssystem dem Deliktstatut entnommen wird. Das deutsche Recht bildet in jedem Falle die Grenze für die Haftung des Reeders aus unerlaubten Handlungen, derentwegen nach ausländischen Gesetzen Ansprüche gegen ihn erhoben werden (Art. 12 EGBGB). Es fehlt an einem ausreichenden Grund, dem durch einen Zusammenstoß mit einem deutschen Schiff in ausländischen Gewässern Geschädigten Ansprüche nach deutschem Recht unter Heranziehung des Schiffsvermögens auch dann zuzubilligen, wenn das Recht des Begehungsortes, das über die Rechtsfolgen des schädigenden Verhaltens befinden soll, solche Haftung nicht kennt. Die Haftung mit Schiff und Fracht ist, sofern nicht das Schiff untergegangen ist, regelmäßig für den Reeder ungünstiger als die in vielen Seerechten eingeführte Summenhaftung. Gerade die Zulassung der Haftung im Umfange des deutschen Rechts für Ansprüche, die nach dem für sie maßgeblichen Recht nur in bestimmten Grenzen befriedigt werden sollen, würde die Aufgabe des Schiffsvermögens beeinträchtigen, den zahlreichen Beteiligten, die nach deutschem Recht keinen persönlichen Anspruch gegen den Reeder haben, als Haftungsunterlage zu dienen. Vor allem hat der Grundsatz, alle Rechtsfolgen des Zusammenstoßes in Territorialgewässern einschließlich des Haftungssystems an das Recht seines Ortes anzuknüpfen,

weite internationale Geltung erlangt (Rabel, Conflict of Laws, Bd. II S. 342 ff, 353; vgl. neuerdings z.B. See- und Handelsgericht-Kopenhagen, Hansa 1957, 2221; anders die norwegische Praxis Raape, Internationales Privatrecht 4.Aufl S. 541 A. 170). Wird er auch von den deutschen Gerichten befolgt, so wird der Einheitlichkeit der Entscheidungen auf diesem Gebiet gedient. Würde das Deliktsstatut dagegen aufgespalten und der Haftungsumfang für jedes am Zusammenstoß beteiligte Schiff besonders beurteilt, so ergäbe sich bei den zur Zeit noch in weitem Umfange bestehenden Unterschieden der Haftungssysteme für Reeder, deren Beseitigung das Brüsseler Abkommen vom 10. Oktober 1957 erstrebt, häufig eine nicht gerechtfertigte ungleiche Behandlung der Parteien: Die Klägerin, die nach dem Recht ihrer Flagge nur summenmäßig begrenzt haftet (Merchant Shipping Act 1894 section 503) nimmt es für sich in Anspruch, aus dem Zusammenstoß selbst jedenfalls nur bis zur Haftungsgrenze des Canada Shipping Act 1934 zu haften (vgl. ihre Erklärung vom 14. Dezember 1956). Das Gleiche muß aber auch der Beklagten zugestanden werden.

Die Revision war daher zurückzuweisen. Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Dr.Nastelski Dr.Fischer Dr.Kuhn Dr.Nörr Liesecke