

31. Haftet das Deutsche Reich für den Schaden, welchen der Führer eines Reichsdienstfahrzeuges durch dessen schuldhaft unrichtige Führung in Verletzung seiner Amtspflicht einem Dritten zugefügt hat, nur mit dem Wert des Schiffes?

WeimVerf. Art. 131. Gesetz über die Haftung des Reichs für seine Beamten vom 22. Mai 1910 (RGBl. S. 798) § 6. VinnSchG. §§ 3, 4.

I. Zivilsenat. Urf. v. 6. November 1935 i. S. B. (Rl.) w. Deutsches Reich (Wekl.). I 124/35.

- I. Landgericht Altona.
- II. Oberlandesgericht Kiel.

Am 11. Oktober 1929 ist im Vorhafen der Brunsbütteler Schleuse infolge eines Zusammenstoßes mit dem norwegischen Dampfer „Fels“ der dem Beklagten gehörige Lotsenversehndampfer „Pilot“ gekentert und gesunken. Der Kläger befand sich auf dem „Pilot“, um auf einen einlaufenden Dampfer abgesetzt zu werden und diesen durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal zu lotfen. Er wurde gerettet, hat aber nach seiner Behauptung an den Folgen des Unfalls einige Tage krank gelegen. Er fordert den ihm erwachsenen Schaden an Verdienstausfall und Arztkosten von dem Beklagten. Das Landgericht hat durch Zwischenurteil den Klaganspruch dem Grunde nach für berechtigt erklärt, das Berufungsgericht auf die Berufung des Beklagten dieses Urteil dahin geändert, der Klaganspruch sei dem Grunde nach mit der Maßgabe gerechtfertigt, daß der Beklagte nur mit dem Wert des Lotsendampfers „Pilot“ hafte und daß ferner dieser Wert allen Schiffsgläubigern gemäß §§ 102, 114 BinnSchG. hafte. Die Revision des Klägers blieb ohne Erfolg.

Gründe:

Das Berufungsgericht hat angenommen, daß das Deutsche Reich auf Grund der §§ 485, 486 HGB. und des Art. 7 GG. z. HGB. für die dem Kläger erwachsenen, schadenbringenden Unfallfolgen mit dem Wert des Schiffes hafte, dessen Führung den Unfall verschuldet hat (RGZ. Bd. 79 S. 179 [181/182]). Die Revision erstrebt lediglich, daß an Stelle dieser Haftung die sich aus § 839 BGB., Art. 131 WeimVerf. ergebende volle Haftung des Beklagten trete. Die Klage ist bereits im ersten und zweiten Rechtszug auf diesen Rechtsgrund gestützt worden. Danach steht dem kein Bedenken entgegen, daß mit der in solchem Fall (gemäß § 547 Nr. 2 BPO., § 71 Abs. 2 Nr. 1 OBG.) ohne Rücksicht auf den Wert des Streitgegenstandes zulässigen Revision Nachprüfung des Sachverhalts in dieser Hinsicht erstrebt wird. Dagegen kann eine Prüfung nicht stattfinden, ob aus anderen Rechtsgründen, die möglichenfalls die unbeschränkte Haftung des Beklagten ergeben, das Vorrecht aus § 547 Nr. 2 BPO. aber nicht besitzen (z. B. §§ 831, 89, 31 BGB.), eine Revision Erfolg haben könnte. Es besteht kein Anlaß, in diesem Punkte abzuweichen von der vor dem Erlaß des Gesetzes vom 28. Juni 1935 in Entscheidungen des Reichsgerichts (RGZ. Bd. 101 S. 350, Bd. 130 S. 401, Bd. 140 S. 415 [418]) vertretenen Rechtsauffassung, die

beherrscht wird von dem nach wie vor richtigen Gesichtspunkte, den vom Gesetz aus öffentlichen Belangen mit dem Vorrecht unbeschränkter Revisionsmöglichkeit ausgestatteten Ansprüchen, aber auch nur diesen, dieses Recht zu sichern.

Das Berufungsgericht hat die Auffassung vertreten, die Bestimmungen des § 486 HGB. und des Art. 7 EGV.z.HGB. seien feierrechtliche Sonderbestimmungen, denen gegenüber die allgemeinen Vorschriften über die Staatshaftung zurückzutreten hätten.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, daß die vom Berufungsgericht angenommene Haftung des Beklagten für das Verschulden des Kapitäns des Lotsenverkehrdampfers „Pilot“ richtig nicht aus § 486 HGB. und Art. 7 EGV.z.HGB. herzuleiten ist. Gemäß § 739 Abs. 1 HGB. haben zunächst die Vorschriften der §§ 735 bis 738 HGB. Anwendung zu finden und nicht Art. 1 des Internationalen Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23. September 1910 (RGBl. 1913 S. 49 [66]—Jl. —), obwohl es sich um den Zusammenstoß zwischen einem Binnenschiff und einem norwegischen Dampfer handelt. Das Übereinkommen kommt nicht in Betracht, weil es sich bei dem Lotsenverkehrdampfer „Pilot“ um ein ausschließlich für einen öffentlichen Dienst bestimmtes Schiff handelt (Art. 11 Jl.). Der Dampfer hatte die Lotsen an Bord der nach der Betriebsordnung für den Kaiser-Wilhelm-Kanal dem Lotsenzwang unterworfenen Schiffe zu bringen. Dafür, daß er ein dem öffentlichen Dienst gewidmetes Schiff ist, kann auf die Darlegungen der Entscheidung RGZ. Bd. 140 S. 420 verwiesen werden. Danach handelt es sich bei dem Lotsenbetrieb nach der Polizeiverordnung betr. den Lotsendienst auf dem Kaiser-Wilhelm-Kanal (Lotsenordnung) vom 5. Mai 1924 um eine öffentlich-rechtliche Bezanstaltung, in deren Rahmen auch die Beförderung der Lotsen von ihrer Dienststelle zur Ausübung ihres Dienstes erfolgt. Somit sind die diese Beförderung besorgenden Lotsenverkehrdampfer lediglich dem öffentlichen Dienst gewidmet. Daran wird nichts geändert, wenn diese Schiffe gelegentlich aus Gefälligkeit auch andere, nicht auf dem Kanal Dienst tuende Lotsen mitnehmen. Gemäß § 739 Abs. 2 HGB. ist nun aber die Haftung des Eigentümers des Binnenschiffs in solchem Fall nach §§ 3, 4 Abs. 1 Nr. 3 BinnSchG. zu würdigen, und die Haftung des Beklagten als Schiffseigners ergibt sich ohne weiteres aus § 1 BinnSchG., die Haftung mit dem Werte

des Schiffes aus entsprechender Anwendung der in der Entscheidung RGZ. Bd. 79 S. 181/182 entwickelten Grundsätze.

Für die hier zu entscheidende Frage kommen allerdings für die Haftung des Beklagten nach den genannten Bestimmungen des Binnenschiffrechts die gleichen Gesichtspunkte in Betracht wie bei der Haftung nach seerechtlichen Vorschriften.

Der Auffassung des Berufungsgerichts, daß die allgemeinen Bestimmungen über die Haftung des Staates für Amtspflichtverletzungen seiner Beamten hinter den schiffrechtlichrechtlichen Bestimmungen zurückstehen, nach welchen der Staat als Schiffseigner oder Reeder für ein Verschulden der Schiffsbefahrung nur beschränkt haftet, ist beizutreten.

Die Haftung des Reichs für Amtspflichtverletzungen von Beamten bestimmt sich nach der — als Rechtsnorm des bürgerlichen Rechts noch geltenden — Bestimmung des Art. 131 WeimVerf. in Verbindung mit den ihr nicht widersprechenden Teilen des Reichshaftungsgesetzes vom 22. Mai 1910 (RGZ. Bd. 102 S. 166 [170/171], Bd. 106 S. 36/38) und mit § 839 BGB.

Der Abs. 2 des Art. 131 WeimVerf. behält die nähere Regelung der Reichshaftung der zuständigen Gesetzgebung vor. Diese nähere Regelung kann nach den in RGZ. Bd. 102 S. 170 entwickelten Grundsätzen auch in einer Einzelabweisung der Haftung bestehen. Auch eine Haftungsbeschränkung ist hierunter gemäß § 6 des Reichshaftungsgesetzes einzubegreifen. Es fragt sich daher, ob die Bestimmungen der §§ 1, 3, 4 BinnSchG. (Art. 7 GGz. 50B., §§ 485, 486 50B.) für einen bestimmten Fall die Haftung des Reichs über einen gewissen Umfang hinaus ausschließen.

In der Begründung zum Entwurf eines Gesetzes über die Haftung des Reichs für seine Beamten (Drucksache des Reichstags XII. Legislaturperiode I. Sess. Nr. 1343) ist allerdings bei Erörterung der aufrechterhaltenen Vorschriften, in welchen der Haftung des Staates für Beamte Schranken gesetzt sind, der in Frage stehenden schiffrechtlichrechtlichen Bestimmungen nicht gedacht. Das kann jedoch nicht den Ausschlag geben, um so weniger, als die Entscheidung des Reichsgerichts vom 3. April 1912 (RGZ. Bd. 79 S. 178) damals noch nicht ergangen war, in der im Gegensatz zu der früheren Entscheidung vom 5. Januar 1910 (RGZ. Bd. 72 S. 347) die Geltung des Art. 7 EinfGz. 50B. für Kriegsschiffe anerkannt worden ist.

In dieser Entscheidung ist die Auffassung vertreten: Der Art. 7 GG. z. HGB. sei auch auf Kriegsschiffe anzuwenden, die sich auf einer in Ausübung staatlichen Hoheitsrechts unternommenen Fahrt befinden; das damals für den dort erörterten Fall in Betracht kommende öffentliche Recht (das eine Staatshaftung für Handlungen von Beamten in Ausübung der öffentlichen Gewalt nicht gewährte) habe demgegenüber zurückzutreten. Das ist unter Bezugnahme auf die Denkschrift des Entwurfs des Handelsgesetzbuches hergeleitet worden aus dem unbefriedigenden Rechtszustand, der sich bei der bisherigen Rechtslage ergeben habe. Die Denkschrift hat dabei (§. 311) ausdrücklich auch als in Betracht kommend Zollkutter, also Fahrzeuge erwähnt, deren Besatzung auf den Fahrten des Schiffs staatliche Hoheitsrechte ausübt. In der Entscheidung ist ferner erwogen worden, daß die Vorschrift des Art. 7 GG. z. HGB. ihre praktische Bedeutung und ihren gesetzgeberischen Wert so gut wie gänzlich einbüßen würde, wenn Kriegsschiffe von ihr ausgenommen wären. Diese Darlegung kann dahin ergänzt werden, daß das um so mehr zuträfe, wenn ganz allgemein die Schiffe, die dem öffentlichen Dienst gewidmet sind, ausgenommen wären. An der in dieser Entscheidung vertretenen Auffassung ist aus den dort entwickelten Gründen festzuhalten. Gleiches muß aber auch für die Bestimmungen des Binnenschiffahrtsrechts gelten, an die sich die erörterte seerechtliche Vorschrift erst angeschlossen hat. Die Begründung zum Entwurfe eines Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt (Drucksachen des Reichstags IX. Legislaturperiode III. Sess. Nr. 81 S. 35) läßt ersehen, daß auch bei dieser Vorschrift an Fahrzeuge gedacht ist, deren Besatzung in Ausübung staatlicher Hoheitsrechte tätig wird, wie sich aus der ausdrücklichen Erwähnung von „Hafenpolizeidampfern und ähnlichen in amtlichen Diensten benutzten Fahrzeugen“ ergibt.

Von diesem Standpunkt aus liegt also eine zulässige Einschränkung der Staatshaftung in den erörterten Fällen vor. Die Regelung erscheint auch nicht unbillig. Die Haftungsbeschränkung des Reeders und Schiffseigners im allgemeinen ist im wesentlichen zurückzuführen auf den Gedanken, daß es bei den besonderen Gefahren und schwierigen Verhältnissen, denen er sein Schiff bestimmungsgemäß aussetzt, billig erscheint, ihn nur mit seinem dieser besonderen Gefahr ausgesetzten Vermögen haften zu lassen. Bei der Verwendung

von Schiffen des öffentlichen Dienstes liegt es nicht anders. Daher ist kein Grund ersichtlich, den Schiffseigner mit schärferer Haftung zu belegen. Dazu nötigt auch nicht die Rücksicht auf den Gedanken der staatlichen Fürsorge für den einzelnen Volksgenossen. Wegen des aus Schiffsunfällen erwachsenden Schadens war bereits im Rahmen der erörterten Bestimmungen des Schiffahrtsrechts eine solche Fürsorge vorgesehen. Dadurch, daß der für den Unfall verantwortliche Schiffsführer bei seiner schuldhaft ursächlichen Handlungsweise eine ihm als Beamten obliegende Amtspflicht verletzt, wird keine Lage geschaffen, die der Fürsorge für den Betroffenen einen weiteren Umfang zu geben geböte. Dem beamteten Schiffsführer macht die ihm der Allgemeinheit gegenüber obliegende Amtspflicht zur verkehrssicheren Schiffsleitung kein höheres Maß an Sorgfalt zur Pflicht, als es von jedem Schiffsführer aus allgemeiner Verkehrspflicht zu fordern ist. Aus diesem Gesichtspunkt kann daher die Forderung umfassender Staatshaftung nicht hergeleitet werden. Es ist auch sonst kein Grund ersichtlich, dem durch einen Schiffsunfall Geschädigten, wenn der Unfall durch Amtspflichtverletzung des Schiffsführers herbeigeführt ist, eine weitergehende Genugthuung zu gewähren, als sie ihm bei Verletzung der allgemeinen Verkehrspflicht zukommt.