

43. 1. Wie gestaltet sich die Haftung des Staates für den Schaden, den die Besatzung eines zum öffentlichen Dienst bestimmten und daher dinglichem Zugriff entzogenen Schiffes einem Dritten in schuldhafter Verletzung ihrer Dienstobliegenheiten zugefügt hat?

2. Zum Rangverhältnis des Anspruchs der Behörde auf Ersatz der Aufwendungen für Hebung eines Schiffes.

BinnSchG. §§ 1, 3, 4, 92, 114. HGB. §§ 485, 486, 735, 774.
Strandungsordnung § 25.

I. Zivilsenat. Urt. v. 20. Mai 1936 i. S. Witwe B. u. a. (Rf.)
w. Deutsches Reich (Bekl.). I 330/35.

I. Landgericht Altona.

II. Oberlandesgericht Kiel.

Am 11. Oktober 1930 brachte im neuen Vorhafen von Brunsbüttel der norwegische Dampfer „Jelö“ den Loffenversetzdampfer „Pilot“ des Beklagten zum Sinken. Der an Bord des „Pilot“ befindliche Chemann der Erstklägerin und Vater der Zweitkläger, der Elblosse B., und vier andere Personen kamen dabei ums Leben. B. hatte den „Jelö“ die Elbe heraufgelotst und sollte vom „Pilot“ in Brunsbüttel-Roog ans Land gesetzt werden. Der Beklagte ließ den „Pilot“ heben und instandsetzen und stellte ihn darauf wieder in Dienst.

Die Kläger machen den Beklagten für den durch den Tod ihres Ehemanns und Vaters entstandenen Schaden (Unterhaltsausfall und Beerdigungskosten) verantwortlich. Der Klaganspruch ist unter Beschränkung auf den Wert des Dampfers „Pilot“ dem Grunde nach rechtskräftig für gerechtfertigt erklärt worden mit der Maßgabe, daß der Wert des Lossenverkehrdampfers allen Schiffsgläubigern gemäß §§ 102, 114 BinnSchG. hafte. Im Verfahren über die Höhe der Klagforderung hat das Landgericht auf einen Einzelbetrag und Renten, jedoch u. a. mit der Maßgabe erkannt, daß der Beklagte nicht über den Betrag von 28338,60 RM. hinaus hafte. Im zweiten Rechtszuge haben die Kläger beantragt, auszusprechen, daß der Beklagte den Klägern bis zu einem Betrag von 65000 RM. zu haften habe. Das Berufungsgericht hat die Klage jetzt völlig abgewiesen. Die Revision der Kläger führte zur Aufhebung und Zurückverweisung.

Gründe:

Auszugehen ist nach dem früheren Revisionsurteil (abgedr. RGZ. Bd. 149 S. 167) davon, daß der Beklagte als Eigentümer des Dampfers „Pilot“ gemäß §§ 1, 3, 92 BinnSchG., §§ 734, 735 HGB., § 844 BGB. den Klägern Ersatz zu leisten hat für den Schaden, der ihnen dadurch entstanden ist, daß der Führer des „Pilot“ durch schuldhaftes Ausführen seiner Verrichtungen den Tod des aus Gefälligkeit an Bord mitgenommenen Eblotzen verursacht hat. Diese Haftung beschränkt sich gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 3 BinnSchG. in Verbindung mit den in der reichsgerichtlichen Entscheidung RGZ. Bd. 78 S. 176 (178) niedergelegten Rechtsgrundsätzen auf den Wert des Dampfers „Pilot“, der dem öffentlichen Dienst gewidmet und daher der an sich eintretenden dinglichen Haftung nicht zugänglich ist. Danach ist der Wert des „Pilot“ von entscheidender Bedeutung für den Umfang der Haftung des Beklagten. Die Frage, nach welchen Gesichtspunkten dieser Wert zu bemessen sei, hatte das erwähnte reichsgerichtliche Urteil dem Verfahren über den Betrag der Klageansprüche überlassen. In Beantwortung dieser Frage kommt nunmehr das Berufungsgericht zu dem Ergebnis, für die Wertbemessung sei der Zeitpunkt unmittelbar nach dem Zusammenstoß maßgebend. In diesem Augenblick erfolgte nach der Auffassung des Berufungsgerichts eine völlige Loslösung der Haftung von dem sie ihrem Umfange nach bestimmenden Gegenstand mit der Wirkung, daß in diesem Zeitpunkt endgültig eine

persönliche Forderung zur Entstehung gelangte, die von dem weiteren Schicksal des Schiffes unabhängig ist. Der Berufungsrichter lehnt aus diesen Gründen die Auffassung der Kläger ab, daß der Beklagte im Umfang des gegenwärtigen Werts des „Pilot“, mindestens aber mit seinem Wert zu der Zeit hafte, als der Beklagte in Verzug geraten sei. Der Berufungsrichter lehnt es ferner ab, die Vorschrift des § 114 BinnSchG., die nach seiner Auffassung ausschließlich als eine Folgeerscheinung der im vorliegenden Falle ausschließenden Sachhaftung gewertet werden kann, zur Anwendung zu bringen. Dieser Bestimmung will der Berufungsrichter im vorliegenden Fall eine Bedeutung lebighch in dem Sinn beimessen, daß der Wert des Schiffes unter allen in § 102 BinnSchG. genannten Schiffsgläubigern nach dem in § 114 Abs. 1 das. bezeichneten Maßstabe zu verteilen sei.

Aus diesen Erwägungen zieht das angefochtene Urteil die Folgerung, daß die Wertsteigerung des Schiffes, die durch die unter Aufwendung von 37000 RM. erfolgte Wiederinstandsetzung eingetreten sei, den Klägern nicht zugute komme, denn das Schicksal des Schiffes in der Zeitspanne, die auf den Zeitpunkt unmittelbar nach dem Zusammenstoß folge, könne keinen Einfluß auf den Umfang der Haftung mehr ausüben. Im übrigen führt das Berufungsgericht zu dem in Rechnung zu setzenden Wert des Schiffes in dem von ihm für maßgebend erachteten Zeitpunkt aus: Bei einem dem öffentlichen Dienst gewidmeten und daher der freien, durch Angebot und Nachfrage bestimmten Preisbildung entzogenen Schiff könne nicht der gewöhnliche Verkaufswert Anwendung finden; maßgebend sei vielmehr der Wert, den das Schiff unmittelbar nach dem Zusammenstoß für den Staat gehabt habe. Als solcher sei der Betrag anzunehmen, den der Beklagte für die Anschaffung eines gleichwertigen Ersatzdampfers hätte aufwenden müssen. Dafür sei nach Schätzung des gerichtlichen Sachverständigen der Betrag von 65000 RM. anzusetzen. Das Schiff in gesunkenem Zustand hätte nur den Wert gehabt, um den die Aufwendungen für einen gleichwertigen Ersatzdampfer höher gewesen seien als die Kosten der Bergung (28000 RM.) und Wiederherstellung (37000 RM.). Der Berufungsrichter kommt auf Grund dieser Erwägungen dazu, den Wert des Dampfers mit Null zu bemessen und die Klage abzuweisen.

Diese Erwägungen sind zu Ungunsten der Kläger von Rechtsirrtum beinflusst.

Beigetreten werden kann schon nicht der Auffassung des Berufungsgerichts, es trete in unmittelbarem zeitlichen Anschluß an das schadenverursachende Ereignis eine persönliche Haftung des Staats ein, die völlig losgelöst sei von dem Schiff, das mit seinem für diesen Zeitpunkt ermittelten Wert lediglich den Umfang der Haftung bestimme. Aus der Unmöglichkeit, ein Kriegsschiff zur Zwangsversteigerung zu bringen, hat die Entscheidung RGZ. Bd. 79 S. 178 (181/182) gefolgert, es sei die Vorschrift des zu jener Zeit in Geltung befindlichen § 734 HGB. entsprechend anzuwenden. Die Bestimmung des § 734 HGB. enthielt in ihrer damaligen Fassung bei der Feststellung der Haftung des Reeders aus einem von der Besatzung seines Schiffs verschuldeten Zusammenstoß noch die Bezugnahme auf §§ 485, 486 HGB., also die Beschränkung auf die Haftung mit Schiff und Fracht, die jetzt in § 739 Abs. 2 HGB. zum Ausdruck gelangt ist. Der Auffassung des angeführten Urteils ist insoweit beizutreten, als die aus der Unmöglichkeit einer Kriegsschiffsversteigerung folgende persönliche Haftung des Staates mit dem Wert des Schiffs entsprechend zu gestalten sei der sonst maßgebenden dinglichen mit dem Schiff. Für die Haftung des Staates ist maßgebend zu berücksichtigen, daß der Gegenstand der Haftung dem dinglichen Zugriff nicht unterliegt. Aus diesem Grunde muß an die Stelle der dinglichen Haftung mit dem Schiff die persönliche Haftung mit dem Wert des Schiffes treten. Es besteht aber kein Grund, den Staat im übrigen im Umfang der Haftung günstiger oder ungünstiger zu stellen als einen sonstigen Schiffseigner. Im besonderen sind keinerlei Gesichtspunkte der öffentlichen Belange oder der Fürsorge für die Allgemeinheit ersichtlich, die zu anderer als entsprechender Regelung der Haftung Veranlassung geben könnten.

Das steht auch mit der Gesetzeslage im Einklange. Die Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes über die Haftung des Schiffseigners finden gemäß § 1 BinnSchG. auf die Eigner aller zur Schiffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmten und verwendeten Schiffe Anwendung. Dazu gehören auch die diese Voraussetzung erfüllenden Schiffe des öffentlichen Dienstes, auf die in der Gesetzesbegründung¹⁾ beispielsweise ausdrücklich hingewiesen ist.

¹⁾ Drucksachen des Reichstags, 9. Legislatur-Periode III. Session 1894/95 Nr. 81 S. 35. D. S.

Daraus folgt, daß nach dem Gesetzeswillen die Haftung des Staates für solche Schiffe in gleicher Weise statthaben soll, wie sie sonst den Schiffseigner trifft. Nur darauf ist Rücksicht zu nehmen, daß ein dingliches Recht nicht zur Durchführung gebracht werden kann, solange die Vollstreckung nicht möglich ist. Für das Seerecht gilt gemäß Art. 7 GG. z. HGB. in dem dort bestimmten Umfang Entsprechendes.

Bei der dinglichen Haftung mit dem Schiff — nur dieser Teil des Schiffsvermögens kommt bei einem Schiff des öffentlichen Dienstes in Frage — bemißt sich ihrem Wesen entsprechend ihr Umfang im Ergebnis gemäß § 102 Nr. 5 Abs. 2, §§ 103, 104 BinnSchG. (§ 754 Nr. 9, §§ 755, 756, 761 HGB.) auf den Teil des Vollstreckungserlöses, der auf das Schiffsgläubigerrecht des durch Zusammenstoß Geschädigten gemäß §§ 106 bis 109, 112 BinnSchG. (§§ 766 bis 771, 776 HGB.) entfällt. Maßgebend für den Umfang des haftenden Schiffsvermögens ist dabei der Zeitpunkt der Beschlagnahme im Vollstreckungsverfahren, der Zeitpunkt der Zustellung des die Zwangsversteigerung anordnenden Beschlusses, des Eingangs des Ersuchens um Eintragung des Versteigerungsvermerks in das Schiffsregister oder der gerichtlichen Anordnung der Bewachung und Verwahrung des Schiffs (§§ 22, 164, 165 ZVG.). Vorher eintretende Änderungen im Bestande des Schiffsvermögens gehen zu Gunsten oder Lasten des Schiffsgläubigers. Untergang des Schiffs ohne Möglichkeit der Hebung läßt das Schiffsgläubigerrecht erlöschen. Verbesserungen im Zustande des Schiffs kommen dem Schiffsgläubiger zugute. Der Haftende ist nicht etwa berechtigt, seine Verwendungen zur Verbesserung des Schiffs irgendwie in Abzug zu bringen. Das ergibt sich aus folgendem: Laut ausdrücklicher gesetzlicher Vorschrift (§ 104 BinnSchG., § 756 HGB.) unterliegt dem Schiffsgläubigerrecht von den Einnahmen aus der Verwendung des Schiffs nur die Bruttofracht derjenigen Reise, aus welcher die Forderung entstanden ist. Alle sonstigen Einnahmen unterliegen nicht der Haftung, sondern können aus dem Schiffsvermögen in das sonstige Vermögen überführt werden. Dem muß entsprechen, daß auch die Aufwendungen, die der Schiffseigentümer zum Zwecke der weiteren Verwendung des Schiffs in den Schiffskörper nebst Zubehör hineinsteckt und die in einer Verbesserung dieser Gegenstände zum Ausdruck kommen, dem Schiffsvermögen zugehören und nicht bei dessen Bewertung im Vollstreckungswege von dem

Schiffseigentümer abgezogen werden können. Für Schiffe, die nicht dem Erwerbe dienen, sieht das Gesetz keine Ausnahme vor. Dafür besteht auch kein zwingender Grund. Denn Verwendungen in das Schiff werden auch insoweit nur um der aus der Weiterverwendung des Schiffes entspringenden eigenen Vorteile willen erfolgen.

Eine entsprechende Anwendung dieser für die Haftung des Reeders oder Schiffseigners maßgebenden Grundsätze auf die hier wegen der Unmöglichkeit der dinglichen Vollstreckung in Betracht kommende Werthhaftung führt zu folgendem Ergebnis: Für den Umfang der Haftung ist im allgemeinen nicht der Wert des Schiffes unmittelbar nach dem Zusammenstoß oder nach der Ankunft im nächsten Hafen maßgebend, sondern der jeweilige Wert des Schiffes. Verbesserungen oder Verschlechterungen des Schiffswertes gehen zu Gunsten oder zu Lasten des Anspruchsberechtigten. Das gilt auch für Werterhöhung durch Aufwendungen. Zwingende Gründe, dieser aus der Gesetzeslage sich ergebenden Auffassung hier nicht zu folgen, sind nicht ersichtlich. Solche Aufwendungen werden auch bei Dienstschiffen nur vorgenommen werden, wenn die Belange des Schiffseigners sie trotz ihres Einflusses auf bestehende Entschädigungsforderungen als zweckmäßig erscheinen lassen. Mit dem Untergang des Schiffes hört auch die Haftung mit dem Werte des Schiffes auf, es sei denn daß inzwischen in entsprechender Anwendung der §§ 114 BinnSchG., 774 HGB. — die noch zu erörtern ist — die dort vorgesehene Haftung eingetreten ist. Eine entsprechende Anwendung des § 115 BinnSchG. (§ 775 HGB.) kommt ebenfalls in Betracht.

Für die Auffassung des Berufungsgerichts, daß unmittelbar nach dem Zusammenstoß eine Lösung der persönlichen Haftung von dem Gegenstand der Haftung, dem Schiff, einzutreten habe mit der Wirkung, daß nunmehr eine starre Haftung mit dem Wert des Schiffes in diesem Zeitpunkt Platz greife, fehlt es danach an jeder Begründung. Vielmehr wird dem Staat dadurch eine Belastung auferlegt, die der Abwägung der Belange nicht gerecht wird, wie sie bei der Reederhaftung mit Rücksicht auf die Gefahren der Schifffahrt eingewurzelter Rechtsüberzeugung entspricht.

Der Auffassung, daß die Haftung ohne jede Rücksicht auf das Nachvorhandensein und den wechselnden Wert des Schiffes fest-

zulegen sei, steht auch folgende Erwägung entgegen. Ein Schiffsgläubigerrecht kann in dem zur Erörterung stehenden Fall, da es an einem dem dinglichen Zugriff zugänglichen Gegenstand fehlt, zunächst nicht in die Erscheinung treten. Fällt das Hindernis der Vollstreckung aber aus irgendwelchem Grund fort, z. B. wegen einer Veräußerung des Schiffs an eine Privatperson, so ist nicht ersichtlich, warum die ein Schiffsgläubigerrecht begründende dingliche Haftung, die vorher als ruhend betrachtet werden muß, nicht wieder eintreten sollte. Mit dieser Auffassung ist die des Berufungsgerichts über das Wesen der eintretenden Haftung aber nicht zu vereinen.

Bei der Entscheidung RGZ. Bd. 79 S. 178 (182) bestand keine Veranlassung, die Wirkung der persönlichen Haftung des Staats für Dienstfahrzeuge nach diesen Richtungen hin zu prüfen. Schon aus diesem Grund kann der Umstand, daß diese Entscheidung von der persönlichen Haftung mit dem Wert des Schiffs „unmittelbar nach dem Zusammenstoß“ spricht, nicht in dem Sinn verwertet werden, daß das Urteil insoweit hätte grundsätzlich Stellung nehmen wollen. Ebensowenig kann aber von Bedeutung sein, daß in dem für eine künftige zwischenstaatliche Angleichung der Reederhaftung bestimmten Entwurf (Vorentwurf eines internationalen Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen Art. 3, Drucksachen des Reichstages 13. LegPer. I. Sess. 1912/13 Nr. 1223 S. 11) für den Umfang der Werthaftung der Zeitpunkt des Eintreffens des Schiffs im nächsten Hafen für maßgebend erklärt worden ist. Der Gesichtspunkt, der für die Würdigung der jetzigen Rechtslage nicht außer Augen gelassen werden kann, daß grundsätzlich der Reeder dinglich mit dem Schiff in seinem jeweiligen Werte haftet, kommt bei der vorgesehenen Neuregelung nicht in Frage, ist vielmehr grundsätzlich von ihr verlassen worden. Schon aus diesem Grunde kann der Vorschlag des Entwurfs nicht zum Vergleich herangezogen werden.

Wie bereits erwähnt, muß auch § 114 BinnSchG. (§ 774 HGB.) zur entsprechenden Anwendung gelangen. Der tragende Gesichtspunkt für die Einfügung dieser Rechtsnorm war, daß der Reeder oder Eigner, der sein Schiff in Kenntnis entstandener Schiffsgläubigerrechte auf eine neue Reise aussendet, diese Schiffsgläubigerrechte durch die Möglichkeit des Verlustes des Schiffs wie auch durch

die Möglichkeit der Entstehung neuer Schiffsgläubigerrechte gefährdet. Zum Ausgleich wird dem Schiffsgläubiger eine beschränkte persönliche Forderung neben dem dinglichen Anspruch gewährt. Bei Ansprüchen gegen den Reeder oder Figner eines der Vollstreckung nicht zugänglichen Schiffs, bei denen aus diesem Grunde ein Schiffsgläubigerrecht nicht ausübbar ist, tritt nach dem vorstehend eingenommenen Standpunkt (von der Gefährdung des ruhenden Schiffsgläubigerrechts ganz abgesehen) durch die Ausfendung des Schiffs auf eine neue Reise eine Gefährdung des Anspruchs durch die Möglichkeit des Untergangs oder einer Verschlechterung des Schiffs ein. Das rechtfertigt die entsprechende Anwendung dieser Bestimmungen. Mit dem Antritt einer neuen Reise des Schiffs wird daher die Mindesthaftung des Staats nach Maßgabe der genannten Bestimmung festgelegt.

Aus diesen Rechtsgrundsätzen ergibt sich für den vorliegenden Fall, daß der Staat die Aufwendungen zur Wiederherstellung des gehobenen Schiffs keinesfalls abziehen kann, daß er vielmehr, soweit die sonstigen Voraussetzungen des § 114 WirtSchG. erfüllt sind, mindestens mit dem Wert haftet, den das Schiff nach Wiederherstellung bei der Ausfendung zu neuer Reise hatte.

Was die Aufwendungen angeht, die dadurch entstanden sind, daß der Beklagte den Dampfer hat heben lassen, so nötigen schon die besonderen Umstände des vorliegenden Falles zu anderer Beurteilung. Gemäß § 25 Abs. 1 Strandungsordnung hat die zuständige Behörde die Berechtigung zur Beseitigung eines gesunkenen, die Schifffahrt beeinträchtigenden Schiffs. Die zuständige Behörde ist gemäß § 45 Nr. 2 der Betriebsordnung für den Kaiser Wilhelm-(Nord-Ostsee-)Kanal vom 15. Juli 1926 die Kanalverwaltung. Die ihr bei der Hebung entstandenen Aufwendungen gehen, wie aus den Vorschriften des Absatz 2 des § 25 der Strandungsordnung zu entnehmen ist, allen Schiffsgläubigeransprüchen, also auch allen entsprechenden Ansprüchen, vor. Soweit daher dem Beklagten in dieser Eigenschaft Aufwendungen erwachsen sind, muß er in entsprechender Anwendung der für Schiffsgläubigerrechte maßgebenden Grundsätze auch zum Abzug der ihm erwachsenen Aufwendungen von der ihn gleichzeitig treffenden Entschädigungsverpflichtung berechtigt sein.

Der zur Entscheidung stehende Sachverhalt bedarf neuer Prü-

fung unter diesen Gesichtspunkten. Zur Bemessung des Werts ist dabei noch auszuführen: Das Berufungsgericht will nicht den Verkaufswert maßgebend sein lassen, sondern, da ein nach Angebot und Nachfrage gebildeter Verkaufswert bei dem Schiff nicht in Betracht komme, den Wert, den das Schiff in dem in Betracht kommenden Zeitpunkt für den Beklagten hatte. Es zieht daher die Aufwendungen heran, die zur Erwerbung eines entsprechenden gebrauchten Schiffes notwendig gewesen wären. Maßgebend muß aber bei entsprechender Anwendung der gesetzlichen Bestimmungen immer der Verkaufswert sein. Zu Gunsten des Entschädigungsberechtigten ist jedoch zu berücksichtigen, daß öffentliche Belange es ausschließen, die etwa vorhandenen Möglichkeiten günstigen Verkaufes auszuschöpfen. Das läßt es berechtigt erscheinen, dem Entschädigungsberechtigten zum Ausgleich den Verkaufspreis zuzusprechen, den aufwenden würde, wer ein solches Sonderschiff suchte.