

83. Haftet der Reichsfiskus für den Schaden, der durch einen von dem Kommandanten eines Kriegsschiffes schuldhaft verursachten Zusammenstoß mit einem Kauffahrteischiffe diesem Schiffe und dessen Ladung zugefügt worden ist?

EinfGes. z. HGB. Art. 7.

I. Zivilsenat. Urf. v. 5. Januar 1910 i. S. Reichsfiskus (Bekl.) w. S. & B. (Kl.). Rep. I. 49/09.

I. Landgericht Kiel.

II. Oberlandesgericht baselbst.

Am 9. April 1907 fand in der Kieler Förde ein Zusammenstoß zwischen dem der Klägerin gehörigen Frachtdampfer „Wilhelm“ und dem deutschen Kriegsschiffe „Jählingen“ statt. Durch den Zusammenstoß wurden der Schiffskörper und die Ladung des „Wilhelm“ beschädigt. Der Schaden wurde im ganzen auf 12470,20 *M* angegeben. Die Klägerin forderte — bezüglich der Ladung aus übertragenem Rechte — vom Reichsfiskus Ersatz dieses Betrages nebst 5% Zinsen seit dem 8. Juni 1907, indem sie behauptete, der Zusammenstoß sei durch ein Verschulden des Kommandanten des „Jählingen“ verursacht. Der Reichsfiskus bestritt seine Haftung für den Unfall und stellte ein Verschulden des Kommandanten des „Jählingen“ in Abrede; die Schuld an dem Zusammenstoße treffe lediglich den Führer des „Wilhelm“.

Das Landgericht erklärte den Klagenanspruch dem Grunde nach mit der Maßgabe für gerechtfertigt, daß der Beklagte den noch festzustellenden Schadensbetrag an die Klägerin zu zahlen habe, falls er nicht vorziehe, das Linienschiff „Jählingen“ zum Zwecke der Befriedigung der Klägerin wegen des fraglichen Betrages im Wege der Zwangsvollstreckung herauszugeben. Das Oberlandesgericht wies die Berufung des Beklagten gegen dieses Urteil mit der Maßgabe zurück, daß der Beklagte den Schadensbetrag an die Klägerin nur zu zahlen habe, sofern beim Beginne der Zwangsvollstreckung das Linienschiff „Jählingen“ noch vorhanden sei. Auf die Revision des Fiskus hob das Reichsgericht das Berufungsurteil auf und erkannte auf Abweisung der Klage.

Gründe:

„In Übereinstimmung mit dem Vorbringen der Klage nimmt das Oberlandesgericht an, daß der Schiffszusammenstoß von dem Kommandanten des Kriegsschiffes schuldhaft verursacht worden sei. Die Schuld findet es darin, daß der Kommandant das in § 7 Nr. 2 der Seepolizeiverordnung für das Reichskriegshafengebiet von Kiel vorgesehene Signal, mittels dessen Kriegsschiffe Fahrzeuge, die ihnen begegnen, gegen die Regeln der Seestraßenordnung zum Ausweichen verpflichtet können, nicht wie vorgeschrieben mit der Sirene, sondern mit der Dampfpfeife gegeben habe. Dadurch sei der Führer des Frachtdampfers irre geführt und zur Beibehaltung seines Kurses veranlaßt worden. Sodann wird dargelegt, daß der vom Beklagten erhobene Vorwurf einer Mitschuld des Frachtdampfers unbegründet sei.

Die Angriffe der Revision gegen diese Annahmen können auf sich beruhen bleiben, weil der Klageanspruch rechilich unbegründet ist, auch wenn diese Feststellungen zugrunde gelegt werden.

Beide Instanzen nehmen an, daß der Reichsfiskus für den Schaden, der durch einen von der Besatzung eines Kriegsschiffes schuldhaft verursachten Schiffszusammenstoß herbeigeführt sei, nach Art. 7 EinfGes. zum HGB. ebenso hafte, wie nach §§ 734 ff. HGB. der Reeder eines Rauffahrtschiffes. Daß der Kommandant des „Bähringen“, der sich auf einer Übungsfahrt befand, hierbei in Ausübung eines Staatshoheitsrechtes gehandelt habe, stehe der Haftung nicht entgegen. Freilich sei ein Kriegsschiff dem Verkehre entzogen, und eine Zwangsvollstreckung in das Schiff könne nicht stattfinden. Da Art. 7 aber das Reich nun einmal für haftbar erkläre, so müsse es auch ein Mittel geben, die Haftung durchzuführen. Dieses Mittel könne nur darin bestehen, daß der Fiskus bis zum Werte des Kriegsschiffes persönlich für haftbar erklärt werde.

Ob diese Ansicht, wenn sie für richtig zu erachten wäre, die Form, in der das Landgericht die Verurteilung des Fiskus ausgesprochen hat, und die eigentümliche, schlecht damit in Einklang zu bringende „Maßgabe“, die das Oberlandesgericht der Verurteilung hinzugefügt hat, rechtfertigen kann, braucht nicht untersucht zu werden. Denn die Rechtsansicht der Instanzen kann nicht gebilligt werden.

Um die Frage der Haftung des Reichs für Zusammenstöße, die von Kriegsschiffen verursacht sind, zu prüfen, ist es erforderlich,

zunächst von der Bestimmung des Art. 7 EinfGes. zum § 31 ab-
zusehen.

Nach § 89 Abs. 1 BGG. findet auf den Fiskus die für rechts-
fähige Vereine geltende Vorschrift des § 31 entsprechende Anwendung,
wonach der Verein für einen Schaden verantwortlich ist, den der
Vorstand, ein Mitglied des Vorstandes oder ein anderer versaffungsmäßig
berufener Vertreter durch eine in Ausübung der ihm zu-
stehenden Verrichtungen begangene, zum Schadenersatze verpflichtende
Handlung einem Dritten zufügt. Nach Art. 77 EinfGes. zum BGG.
sollen indes die landesgesetzlichen Vorschriften über die Haftung des
Staates für den von seinen Beamten in Ausübung der diesen
anvertrauten öffentlichen Gewalt zugefügten Schaden unberührt
bleiben. Für die Schadenshaftung des Staates aus Versehen der
Beamten muß hiernach grundsätzlich unterschieden werden zwischen
fiskalischen Rechten und Hoheitsrechten des Staates. Wo er in
Ausübung fiskalischer Rechte handelt, wo er als juristische Person
an dem Geschäftsverkehre teilnimmt oder auf Grund von Befug-
nissen handelt, die im bürgerlichen Rechte wurzeln, da ist der
Staat nach Reichsrecht für Schadenszufügungen seiner Beamten im
Umfange des § 31 BGG. verantwortlich. Wo der Staat aber in
Ausübung seiner Hoheitsrechte, insbesondere in Ausübung seiner
obrigkeitlichen Gewalt handelt, da ist wegen der Schadenersatzpflicht
(von gewissen hier nicht eingreifenden Ausnahmen abgesehen) auf das
Landesrecht zurückzugehen. Vgl. wegen dieses Unterschiedes Entsch.
des RG.'s in Zivilf. Bd. 71 S. 46, wo auch die älteren Urteile
zusammengestellt sind.

Daß es sich bei den Übungsfahrten der Kriegsschiffe nicht um
die Ausübung fiskalischer Rechte, sondern um die Ausübung von
Hoheitsrechten handelt, kann einem Zweifel nicht unterliegen und
wird auch vom Berufungsgerichte angenommen (vgl. Entsch. des
RG.'s in Zivilf. Bd. 55 S. 174). Im Sinne der angeführten Vor-
schriften aber fällt unter den Begriff des Staates auch das Deutsche
Reich, das in Ansehung der Haftung denselben Gesetzen unterworfen
ist, wie der Bundesstaat, in dessen Gebiete sich der Tatbestand ver-
wirklicht hat, der die Haftung begründet (Entsch. des RG.'s in Zivilf.
Bd. 54 S. 198).

Soweit es sich um die Ausübung der öffentlichen Gewalt handelt,

bestand bislang in Preußen eine Haftung des Staates nur im Gebiete des rheinischen Rechts (vgl. Art. 89 Nr. 2 AusfGes. zum BGB. und Entsch. des RG.'s in Zivilf. Bd. 54 S. 19). Im Geltungsbereich des Allgemeinen Landrechts und in den früher gemeinrechtlichen Gebietsteilen aber war eine derartige Haftung nicht anerkannt (Entsch. des RG.'s in Zivilf. Bd. 71 S. 46 mit Anführung der älteren Entscheidungen). Anders ist dies jetzt nach dem am 1. Oktober 1909 in Kraft getretenen Gesetze vom 1. August 1909 über die Haftung des Staates und anderer Verbände für Amtspflichtverletzungen von Beamten bei Ausübung der öffentlichen Gewalt (Pr. GS. S. 891). Dieses Gesetz bestimmt nunmehr in § 1 Abs. 1:

„Verletzt ein unmittelbarer Staatsbeamter in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt vorsätzlich oder fahrlässig die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht, so trifft die in § 839 BGB. bestimmte Verantwortlichkeit an Stelle des Beamten den Staat.“

Somit würde sich der Rechtszustand ergeben, daß nach preußischem Rechte der Reichsfiskus für Schäden, die beim Zusammenstoße mit Kriegsschiffen entstehen und von diesen vorsätzlich oder fahrlässig verursacht sind, jetzt „persönlich“ und ohne Beschränkung haften würde. Denn daß das Seestraßenrecht oder die für ein bestimmtes Revier bestehenden polizeilichen Vorschriften dem Kommandanten eines Kriegsschiffes eine „Amtspflicht“ anferlegen, „die ihm einem Dritten gegenüber obliegt,“ kann einem Zweifel nicht unterliegen, da diese Vorschriften in erster Linie zum Schutze der allgemeinen Schifffahrt und zur Verhütung von Zusammenstößen erlassen sind. Diese Haftung aber besteht erst seit dem 1. Oktober 1909. Vorher, insbesondere am 9. April 1907, als sich der hier in Rede stehende Unfall ereignete, bestand eine Haftung des Fiskus nach den erwähnten Bestimmungen nicht.

Muß sie gleichwohl aus Art. 7 EinfGes. zum HGB. abgeleitet werden?

Es ist zuzugeben, daß die Bejahung der Frage möglich erscheint, wenn man lediglich den Wortlaut ins Auge faßt. Die Vorschriften des 4. Buches des HGB. selbst beziehen sich auf den Seehandel und nach § 474 nur auf Schiffe, die zum Erwerbe durch die Seeschifffahrt bestimmt sind. Demnach erstrecken sich auch die

Vorschriften der §§ 485 und 486 Abs. 1 Nr. 3 über die Haftung des Reeders für Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung, sowie die Vorschriften der §§ 734—739 über die Haftung im Falle des Zusammenstoßes von Schiffen an sich nur auf Erwerbsschiffe. Nach Art. 7 aber sollen diese Vorschriften auch Anwendung finden, „wenn die Verwendung eines Schiffes zur Seefahrt nicht des Erwerbes wegen erfolgt“. Zweifellos erfolgt die Verwendung der Kriegsschiffe zur Seefahrt nicht des Erwerbes wegen. Die Denkschrift zu dem Entwurfe des Handelsgesetzbuchs (S. 290) nennt als Beispiele von Schiffen, die nicht des Erwerbes wegen zur Seefahrt verwendet werden „Hollkutter und Lustjachten“ denkt also auch an Schiffe, die, wie Hollkutter, im Staats Eigentume stehen und den Zwecken des öffentlichen Dienstes gewidmet sind.

Indes ist die Denkschrift nicht maßgebend und das Gesetz aus sich selbst zu erklären.

Es müßte von vornherein auffallen, wenn die Regelung der Haftung des Staates für Pflichtversäumnisse der Beamten bei Ausübung der öffentlichen Gewalt, die wegen ihres Zusammenhanges mit dem öffentlichen Rechte von der reichsrechtlichen Kodifikation des Bürgerlichen Rechts ausgeschlossen bleiben sollte (Art. 77 EinfGes. zum BGB.), bei der Regelung des Handelsrechts, mit dem sie schlechterdings nichts zu tun hat, auf einem Spezialgebiete nebenbei getroffen wäre. Ein innerer Grund, die Haftung des Staates bei Kriegsschiffen anders zu normieren, als im allgemeinen, dürfte schwer aufzufinden sein. Da das Handelsgesetzbuch gleichzeitig mit dem Bürgerlichen Gesetzbuche in Kraft getreten ist, muß im Gegenteil aus der Einheitlichkeit der ganzen Kodifikation der Vorbehalt des Art. 77 EinfGes. zum BGB. — für dessen Umfang auf Art. 3 zu verweisen ist — auch für das Handelsgesetzbuch gelten und also auch für Art. 7 EinfGes. zum BGB. Dafür spricht auch die allgemeine Regel des Art. 2 dieses EinfGes., wonach dem Handelsgesetzbuche und dem Einführungsgesetze dazu nur in Handelsfachen der Vorrang vor dem Bürgerlichen Gesetzbuche eingeräumt wird, im übrigen aber die Vorschriften der Reichsgesetze durch das Handelsgesetzbuch nicht berührt werden.

Dazu kommt, daß die Anwendung der §§ 485 und 486 Abs. 1 Nr. 3 HGB. auf Kriegsschiffe zu unhaltbaren Ergebnissen führen

würde. Nach § 734 HGB. ist der Reeder nur nach Maßgabe dieser Paragraphen verpflichtet, den durch Zusammenstoß verursachten Schaden zu ersetzen, d. h. er haftet nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht. Ein Anspruch auf Zahlung einer Geldsumme kann nicht geltend gemacht, vielmehr nur der Antrag gestellt werden, daß der Reeder verurteilt werde, die Zwangsvollstreckung in das Schiff und seine Fracht zu dulden (Entsch. des RG.'s in Zivils. Bd. 67 S. 354). Die Zwangsvollstreckung in das Schiff erfolgt nach § 864 ZPO. bei den in das Schiffsregister eingetragenen Schiffen nach den Regeln über die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen (vgl. ZwZG. §§ 162—171). Nach dem Gesetze, betr. das Flaggenrecht der Kaufahrtschiffe, vom 22. Juni 1899 (RGBl. S. 319) werden in das Schiffsregister eingetragen alle zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffe einschließlich der Lotsen-, Hochseefischerei-, Bergungs- und Schleppfahrzeuge, die mehr als 50 cbm Raumgehalt haben, ferner seegehende Luftjachten und unter Umständen für ausländische Rechnung gebaute Schiffe. Bei den nicht in das Schiffsregister eingetragenen Schiffen dagegen erfolgt die Zwangsvollstreckung nach den Regeln über die Zwangsvollstreckung in das bewegliche Vermögen, also nach § 803 ZPO. durch Pfändung. Der Gerichtsvollzieher hat das Schiff in Besitz zu nehmen (§ 808) und es öffentlich zu versteigern (§ 814).

Kriegsschiffe werden nicht in das Schiffsregister eingetragen. Die Zwangsvollstreckung hätte also in der erwähnten Weise durch den Gerichtsvollzieher zu erfolgen und wäre daher nicht mit den Garantien umkleidet, die der Gesetzgeber bei allen übrigen Schiffen, von den kleinsten Fahrzeugen abgesehen, für erforderlich gehalten hat.

Die Form der Zwangsvollstreckung aber ist nicht einmal das Entscheidende. Auch abgesehen von der sich hierbei ergebenden Unstimmigkeit muß davon ausgegangen werden, daß die Zwangsvollstreckung in ein Kriegsschiff schlechthin ausgeschlossen ist, wie dies auch das Oberlandesgericht annimmt. Die Kriegsschiffe dürfen im Staatsinteresse ihrer Aufgabe, der Verteidigung des Reiches und dem Schutze seiner Seeinteressen zu dienen, nicht entzogen werden. Daß die gesetzgebenden Faktoren bei Schaffung des Art. 7 diesen Gesichtspunkt zu Gunsten etwaiger Kollisionsgläubiger hätten außer Augen setzen wollen, kann unmöglich angenommen werden. Sollte eine

Verantwortung des Fiskus für schuldhaft verursachte Zusammenstöße von Kriegsschiffen festgesetzt werden, so wäre die Normierung dieser Haftung nach den handelsrechtlichen Regeln über die beschränkte Haftung des Reeders und über das Pfandrecht der Schiffsgläubiger ein ganz unpassendes Mittel gewesen. Bei Kriegsschiffen konnte die Haftung des Reiches, wenn sie stattfinden sollte, vernünftigerweise nur so geregelt werden, daß die eigenartige, auf Schiff und Fracht beschränkte Reederhaftung beiseite gesetzt und entweder eine unbeschränkte Haftung des Fiskus statuiert, oder der Haftung mindestens die Natur einer persönlichen Verpflichtung auf Bezahlung beigelegt wurde. Eine persönliche Verpflichtung zur Bezahlung einer Schuld wird nun aber einmal durch die in Art. 7 für „anwendbar“ — nicht etwa bloß für „entsprechend anwendbar“ — erklärten Vorschriften der §§ 485, 486 und 734 ffg. HGB. nicht festgesetzt. Daher ist auch aus diesem Grunde eine einschränkende Auslegung des Art. 7 geboten.

Die Vorinstanzen nehmen an, daß eine Zwangsvollstreckung gegen den Willen des Reichsfiskus zwar nicht durchgeführt werden könne, halten sich aber gleichwohl für berechtigt, ihn zur Zahlung zu verurteilen, falls er nicht vorziehe, das Schiff zum Zwecke der Befriedigung der Klägerin im Wege der Zwangsvollstreckung herauszugeben. Diese Verurteilung kann auf die §§ 485, 486 nicht gegründet werden. Ansprüche gegen den Reeder aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbefahrung gewähren nach § 754 Nr. 9 die Rechte eines Schiffsgläubigers, also nach § 755 ein Pfandrecht an dem Schiffe, das nach § 761 durch Zwangsvollstreckung verwirklicht wird. Primär besteht keine persönliche Verbindlichkeit des Reeders zur Bezahlung. Nur im Falle besonderer, nach der Entstehung der Schiffsschuld eingetretener Umstände kann, wie im Falle des § 774, eine persönliche Verpflichtung zu der dinglichen Haftung des Schiffes hinzutreten. Der gesetzliche Anspruch, mit dem die dingliche Haftung geltend gemacht wird, aber geht lediglich auf Duldung der Zwangsvollstreckung, nicht — wie die Vorinstanzen anzunehmen scheinen — alternativ auf Zahlung oder auf Duldung der Zwangsvollstreckung. Freilich kann der Reeder den Schiffsgläubiger durch eine Zahlung aus seinem sonstigen Vermögen befriedigen und damit die Zwangsvollstreckung in das Schiff gegenstandslos machen; das ist aber eine

bloße Fakultas, auf die der Gläubiger kein Recht hat. Wollte man diese Fakultas in der Urteilsformel zum Ausdruck bringen, so würde gesagt werden müssen, der Beklagte habe die Zwangsvollstreckung zu dulden, falls er nicht vorziehe, zu bezahlen: es würde also das Widerspiel der Formel herauskommen, die hier beliebt worden ist. Eine gesetzliche Unterlage für einen solchen Ausspruch gibt es nicht.

Aus diesen Gründen rechtfertigt sich die Abweisung der Klage.

Zu bemerken bleibt nur noch, daß das vom Oberlandesgerichte angeführte Urteil des erkennenden Senats vom 29. September 1897 (Entsch. Bd. 39 S. 183) hier nicht einschlägt. Es handelte sich damals um den Zusammenstoß eines dem Reichsfiskus gehörigen Lotsendampfers, der zur Beförderung der Lotsen, also als Transportschiff, benutzt wurde. Eine Ausübung von Hoheitsrechten kam dabei nicht in Frage. Auch liegen Fall und Urteil vor dem Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Demnach kann unentschieden bleiben, ob der Senat die Rechtsansicht, die jenem Urteile zugrunde liegt, auf dem Boden des früheren Rechts gegenwärtig noch aufrecht erhalten könnte (vgl. Entsch. des RG.'s in Zivils. Bd. 47 S. 243).“