

35. Rechtsgültigkeit der Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895 (RGBl. S. 161). Zur Auslegung der §§ 33 u. 36 dieser Verordnung.

VI. Zivilsenat. Ur. v. 30. Juni 1910 i. S. F. (Rl.) w. Hamb. Schiffsvermessungsbehörde (Bekl.). Rep. VI. 185/09.

- I. Landgericht Hamburg.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Das Schiff der Klägerin „Eriphia“ wurde im Jahre 1902 zu Rostock zum ersten Male vermessen. Damals hatte das Brückenhäus nach hinten zwei Öffnungen und wurde als offener Aufbau nicht in die Vermessung mit einbezogen. Der Meßbrief vom 15. September 1902 enthielt den Vermerk, daß in den Bruttoreumgehalt des

Schiffs u. a. das offene Brückendeck nicht eingeschlossen sei. Später verschloß die Klägerin diese Öffnungen in der Weise, daß sie zwei Platten, die türartig an der einen Seite des Brückenhauses in Scharnieren und Angeln eingehängt wurden, vor die Öffnungen legte und sie mit Schrauben und Muttern befestigte. Von diesem Verschlus machte sie der Beklagten keine Anzeige. Die Beamten der Beklagten entdeckten erst bei einer Nachvermessung im Januar 1908 den Verschlus. Als bald danach änderte die Klägerin den Verschlus; die Platten wurden nicht mehr in Angeln aufgehängt, sondern Bolzen in je drei Reihen an die Innenseite der Platten angenietet, und nachdem die Platten vor die Öffnungen gelegt waren, durch Stege hindurchgeführt und an den Stegen mit Schrauben und Muttern befestigt, durch deren Anziehen ein sicherer Verschlus hergestellt werden konnte. Nach dieser Änderung wurde das Schiff wiederum vermessen, das Brückenhaus aber nicht in den Raumgehalt eingerechnet.

Die Beklagte erachtete den letzteren Verschlus als provisorisch, den ersteren dagegen als anzeigepflichtig und forderte auf Grund des § 36 Nr. 5 der Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895 von der Klägerin eine Gebühr für die — erstmalige — Nachvermessung im Betrage von 3580 *M.*, nämlich für 7159,9 cbm Bruttoreumgehalt des ganzen Schiffs 50 *ℳ* für den Kubikmeter.

Die Klägerin weigerte sich, die Gebühr zu bezahlen, und klagte auf Feststellung, daß der Anspruch der Beklagten auf Zahlung von 3580 *M.* nicht zu Recht bestehe. Beide Vorinstanzen wiesen die Klage ab. Die Revision ist zurückgewiesen worden.

Aus den Gründen:

„Das Reichsgericht hat, ohne die in der deutschen Staatsrechtswissenschaft erhobenen Bedenken zu verkennen, angenommen, daß die Schiffsvermessungsordnung, auch soweit sie sog. Rechtsverordnung ist, also den Reedern, Erbauern und Führern von Schiffen Verpflichtungen auferlegt und Gebühren ansetzt, auf Grund des Art. 54 der Reichsverfassung rechtsgültig vom Bundesrate erlassen worden ist. Eine nähere Erörterung in diesem Punkte kann unterbleiben, da Zweifel hieran weder in den Vorinstanzen erhoben, noch von der Revision geltend gemacht worden sind.

In der Sache selbst war der Vorentscheidung im wesentlichen beizutreten. Nach § 33 SchV. ist, wenn an einem Schiffe räum-

liche Veränderungen durch Umbau vorgenommen worden sind, die bei Ausstellung des Meßbriefes nicht berücksichtigt sind, der Vermessungsbehörde eine schriftliche Anzeige von dem Umbau zu erstatten.

Ohne Rechtsirrtum hat das Berufungsgericht in der Anbringung des von der Beklagten beanstandeten Verschlusses eine solche Veränderung durch Umbau erblickt. Der Revision mag zwar zugegeben werden, daß nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauche die Herstellung eines Verschlusses an der Öffnung eines im übrigen umschlossenen Raumes nicht als Umbau bezeichnet wird. Die Richtigkeit der angefochtenen Auslegung ergibt sich indes sowohl daraus, daß in § 33 selbst die Veränderung durch Umbau als eine solche erläutert wird, die im Meßbriefe nicht berücksichtigt ist, wie vornehmlich aus dem übrigen Inhalte und dem Zwecke der Vermessungsordnung.

Durch die Schiffsvermessung soll neben der Identität des Schiffes seine Ladefähigkeit festgestellt werden (§§ 2, 25), die durch den Meßbrief bescheinigt wird und die Grundlage für verschiedene Abgaben — Kai-, Hafen-, Kanal-, Leuchtfeuerabgaben u. dgl. — bildet.

Vgl. hierzu und über die Entstehungsgeschichte der SchVD. Romberg in Holzendorff's Jahrb. Bd. 3 S. 313 flg.

Die Ladefähigkeit wird durch Vermessung des Raumgehaltes des Schiffes ermittelt. In den Bruttoreumgehalt wird der Raumgehalt aller gedeckten und geschlossenen, in dauernd angebrachten Aufbauten auf dem obersten Deck belegenen Räume einvermessen, die von Bedachungen und festen Schotten derart eingeschlossen sind, daß die Räume zur Stauung von Gütern oder Vorräten dienen können (§§ 2, 13 A a). Bei Schiffen mit Deck werden offene Aufbauten auf dem Oberdeck in den Bruttoreumgehalt nicht einvermessen (vgl. Meßbriefformular A für Schiffe mit Deck, Anlage der Instruktion zur Schiffsvermessungsordnung), wohl, weil auf hoher See Wasser hineinlaufen kann und sie sich deshalb zur Verstaung von Gütern nicht eignen. Der Aufbau wird jedoch zu einem geschlossenen und zu diesem Zwecke verwendbar, sobald er mit einem festen Verschlusse versehen ist. In diesem Falle muß er bei Ausstellung des Meßbriefes berücksichtigt werden. Daraus folgt, daß von der Anbringung eines derartigen Verschlusses, weil dadurch eine bauliche Veränderung geschaffen wird, die für den Raumgehalt und den Meßbrief Bedeutung hat, Anzeige gemacht werden muß. In § 35 Abs. 2 ist

denn auch der vielleicht zu enge Ausdruck „Umbau“ vermieden, und es werden als anzeigepflichtig „räumliche Veränderungen im Bau des Schiffes“ bezeichnet.

Die Brücke, um die es sich hier handelt, ist ein dauernd angebrachter gedeckter Aufbau auf dem Oberdeck des Schiffes. Nach dem Meßbriefe der „Eriphia“ vom 15. September 1902 war die Brücke, als offener Aufbau, in den Bruttoreaumgehalt nicht eingeschlossen. Durch den Verschluß ist sie zu einem geschlossenen Aufbau und zur Unterbringung von Gütern dienlich geworden. Die Klägerin hat selbst erklärt, daß der Raum im Brückenhause „natürlich“ hierzu benutzt werde. Der Zweck, den die §§ 33 und 34 verfolgen, daß nicht durch Maßnahmen des Reeders oder des Führers des Schiffes die im Meßbriefe bescheinigte Ladefähigkeit eigenmächtig erweitert werde, würde vereitelt werden, wenn eine bauliche Änderung, wie sie in Frage steht, nicht anzeigepflichtig wäre und dadurch die Aufnahme des neuen Laderaums in den Meßbrief unterbliebe.

Außer der sprachlichen Bemängelung, die nicht durchgreift, führt die Klägerin als einzigen Beweisgrund gegen die vorderrichterliche Auslegung des § 33 ins Feld, daß die Vermessungsbehörde selbst den zweiten Verschluß zugelassen habe, der sich vom ersten nur dadurch unterscheide, daß die Verschlußplatten nicht, wie bei diesem, in Angeln und Scharnieren hingen. Wichtig ist, daß auch der zweite Verschluß die Verstaung von Gütern in der Brücke ermöglicht. Daraus wäre jedoch nur zu folgern, daß auch dieser Verschluß meß- und anzeigepflichtig war. Hat nun, wie aus der Auskunft des Schiffsvermessungsamtes zu entnehmen ist, die Vermessungsbehörde die zweite Verschlußart, die provisorisch genannt wird, aus Rücksichten auf die internationale Gleichmäßigkeit in der Behandlung noch für zulässig erachtet, so ist hieraus keinesfalls abzuleiten, daß der erste Verschluß nicht unter § 33 fällt.

Rechtlich einwandfrei hat das Berufungsgericht ferner angenommen, daß § 36 Nr. 5 SchV., wonach für den Fall, daß von einer räumlichen Veränderung im Bau des Schiffes keine Anzeige gemacht wird, das Zehnfache der in § 36 Nr. 1 vorgesehenen Gebühren von 5 $\%$ für jedes Kubikmeter des Bruttoreumgehaltes des Schiffes zu erheben ist, keine Strafbestimmung enthalte, daher § 59 StGB. nicht anwendbar sei. Zwar wird mit der zehnfachen

Gebühr ein empfindliches Übel angedroht, um den Pflichtigen abzuhalten, den Zwecken der Vermessung entgegenzuhandeln, namentlich um dem Versuche zu steuern, Gefälle, die von der im Meßbriebe bescheinigten Ladefähigkeit bedingt sind, zu hinterziehen. Während ferner die einfache Gebühr für die Vermessung und die Ausfertigung des Meßbriebes einschließlich der Stempelposten erlegt wird, also, wie jede Gebühr, ein den ungefähren Kosten und dem Werte der amtlichen Leistung entsprechendes Entgelt für die Amtstätigkeit der Behörde bildet, ist davon bei der zehnfachen Gebühr keine Rede. Zeitaufwand und Auslagen der Behörde für eine Nachvermessung, die ohne Antrag erfolgt, können nicht um das vielfache höher sein als für die Nachvermessung auf Grund der erstatteten Anzeige. Wenn also auch die zehnfache Abgabe mehr das Wesen einer Strafe als einer Gebühr zeigt, so kann sie, da die Vermessungsordnung sie als Strafe weder bezeichnet noch behandelt, als Strafe im Rechtsinne nicht angesehen oder nach Voraussetzungen und Wirkungen als solche beurteilt werden.

Vgl. Laband, Staatsrecht Bd. 3 S. 192, und die dort angeführte Literatur, auch v. Liszt, Strafrecht § 196 III.

Die Revision wendet sich weiter dagegen, daß die zehnfache Gebühr für die Nachvermessung des ganzen Schiffs gefordert werde, die nicht stattgefunden habe, statt nur für die Nachvermessung der Brücke. Auch dieser Angriff geht fehl.

Der Klägerin sind die Gebühren „für die beschaffte Nachvermessung des Schiffes «Eriphia» nach dem nationalen Verfahren“ abgefordert worden. Die Beklagte hat auch behauptet, es sei das ganze Schiff nachvermessen worden. Wäre dies selbst nicht richtig, so betragen nach § 36 Nr. 5 die Gebühren im Falle des § 35 Abs. 2, der hier vorliegt, das Zehnfache der unter Nr. 1 bestimmten Gebühren. Geschuldet werden nach Nr. 1: wenn die Vermessung nach dem vollständigen Verfahren ausgeführt wurde, 5 \mathcal{R} für jedes Kubikmeter des Bruttoreumgehaltes des Schiffes; nach Nr. 3, wenn die Vermessung sich nur auf einzelne Räume erstreckt hat, 5 \mathcal{R} für jedes Kubikmeter der vermessenen Räume. Mit Recht zieht das Berufungsgericht den Schluß, daß, weil in Nr. 5 nur auf Nr. 1, nicht auch auf Nr. 3 verwiesen ist, sich im Falle der Nr. 5 die Gebühr nach der Kubikmeterzahl des Bruttoreumgehaltes des Schiffes, nicht des

nachvermessenen Einzelraumes bemesse. An ein Versehen in der Redaktion der Vermessungsordnung, wie die Revision meint, kann nicht gedacht werden. Denn auch nach § 4 ist, wenn die vorgeschriebene Anzeige nicht rechtzeitig erstattet wurde, das Doppelte der unter Nr. 1 bestimmten Gebühren zu erheben, gleichviel ob nur einzelne Räume baulich verändert oder anders benutzt worden sind, und sich die Anzeige hiervon verspätet hat. Kann auch, wie die Revision betont, die Gebühr bei dieser Berechnung zu drückender Höhe steigen, so würde andererseits, wenn die Revision recht hätte, selbst die zehnfache Gebühr vielfach so niedrig sein, daß sie leicht den Anreiz zu einer wegen der Abgabeberringerung vorteilhaften Nichtachtung der Verordnung geben könnte.

Die Revision macht schließlich geltend, daß die zehnfache Gebühr, weil sie den Charakter einer Strafe habe, notwendig ein Verschulden voraussetze, ein solches aber der Klägerin nicht zur Last falle. Auch diese Klage kann keinen Erfolg haben.

Beim Schweigen der Verordnung, und da die zehnfache Gebühr keine Strafe im Rechtsinne ist, muß die Auffassung abgelehnt werden, daß die Gebühr den Pflichten nur treffen könne, wenn ihm ein Verschulden nachgewiesen sei. Die Frage aber, ob wegen der strafähnlichen Natur der zehnfachen Gebühr dem Pflichten die Verteidigung und der Nachweis zu verstaten sei, daß das Unterbleiben der Anzeige auf einem von ihm zu vertretenden Verschulden nicht beruhe, bedarf keiner Entscheidung. Denn nach dem, was hier vorliegt, kann von einem Mangel jeglichen Verschuldens bei der Klägerin nicht gesprochen werden. Den Vorständen der Klägerin mußte vermöge ihrer Sachkunde mindestens der Zweifel beigehen, ob nicht, wenn ein offenes, nicht eingemessenes Brückenhaus zu einem verschließbaren und geschlossenen, zur Stauung von Gütern geeigneten und dazu auch benutzten Raume umgestaltet wurde, hiermit eine räumliche Veränderung im Bau des Schiffes eingetreten sei, die bei Ausstellung des Meßbriefes nicht berücksichtigt war. Schon dieser Zweifel hätte die Vorstände als redliche, gewissenhafte und sorgsame Leiter einer Reederei veranlassen müssen, die Anzeige von der baulichen Veränderung zu machen. . . .