

40. 1. Haftet der Reichsfiskus für die Folgen eines von dem Kommandanten eines Kriegsschiffs schuldhaft herbeigeführten Zusammenstoßes mit einem Kauffahrteischiff auch dann, wenn sich der Kommandant in der Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt befand?

2. Wie gestaltet sich die Beschränkung der Haftung des Fiskus?
 EinfGes. zum HGB. Art. 7.
 EinfGes. zum BGB. Art. 77.

I. Zivilsenat. Urf. v. 3. April 1912 i. S. Reichsfiskus (Bekl.) w.
 G. (Kl.). Rep. I. 184/11.

- I. Landgericht Kiel.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 10. Juli 1908 fand vor der Kieler Föhrde ein Zusammenstoß zwischen dem Motorschoner des Klägers „San Antonio“ und S. M. Schiff „Lübeck“ statt. Das Kriegsschiff befand sich auf einer Übungsfahrt. Unstreitig war beim Zusammenstoße der Motorschoner unter Segel und hielt Kurs. Der Beklagte hat dem Kläger auf den ihm erwachsenen Schaden einen größeren Betrag entrichtet, die weitergehenden Ansprüche aber abgelehnt. Der Kläger stützte seinen Anspruch auf Verschulden des Kommandanten der „Lübeck“ und behauptete ferner, daß der Staatssekretär des Reichsmarineamtes den Anspruch anerkannt habe. Das Landgericht stellte fest, daß die Schuld an dem Zusammenstoße die Führung der „Lübeck“ treffe, und erklärte durch Zwischenurteil den Anspruch des Klägers dem Grunde nach für berechtigt. Der Berufungsrichter hob das Urteil auf und verwies die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an die Vorinstanz zurück. Dem angeblichen Anerkenntnis des Beklagten sprach er Bedeutung ab, weil der Beklagte, wenn er nicht ohnehin schulden sollte, anfechten könnte. Er trat dem Bordrichter darin bei, daß der Fiskus für den durch Verschulden der Schiffsleitung der „Lübeck“ verursachten Kollisionsschaden aufzukommen habe, hob aber das Urteil der ersten Instanz auf, weil nicht feststehe, daß der dem Kläger erwachsene Schaden mit dem bereits Gezahlten nicht voll vergütet sei und somit die Voraussetzung eines Zwischenurteils nach § 304 BPO. nicht vorliege.

Die Revision des Beklagten wurde zurückgewiesen.

Gründe:

(Es wird zunächst ausgeführt, daß ein die Rechtsfrage erledigendes Anerkenntnis des Beklagten nicht vorliegt. Dann wird fortgefahren):

„Es ist daher auf die Rechtsfrage einzugehen, ob und inwiefern der Fiskus für Kollisionschäden haftet, welche schuldhafterweise durch ein Kriegsschiff herbeigeführt worden sind. Der erkennende Senat hat in der Sache Rep. I. 49/09, Entsch. des RG.'s in Zivilf. Bd. 72 S. 347 für das bis zum 1. Oktober 1909 in Geltung gewesene Recht die Frage — soweit preußisches Recht zur Anwendung zu kommen habe — für den Fall verneint, daß es sich bei dem Kriegsschiff um eine in Ausübung staatlicher Hoheitsrechte unternommene Fahrt handelt. Bei nochmaliger Prüfung der Frage ist der Senat indes nicht in der Lage, an dieser Auffassung festzuhalten.

Es handelt sich um das Verständnis des Art. 7 EinfGes. zum HGB, wonach Vorschriften des Handelsgesetzbuches, insbesondere auch die §§ 734 flg., über die Haftung im Falle des Zusammenstoßes von Schiffen, auch Anwendung finden sollen, wenn die Verwendung eines Schiffes zur Seefahrt nicht des Erwerbes wegen erfolgt. Es fragt sich, ob damit eine positive Bestimmung des Inhalts hat getroffen werden sollen, daß der Fiskus für Kollisionschäden privatrechtlich aufzukommen hat, die durch staatliche Fahrzeuge in Betätigung öffentlicher Gewalt verursacht werden, ob insbesondere — worauf es im vorliegenden Fall ankommt — damit gesagt ist, daß in Ansehung des Reichsfiskus und für die bezeichnete Materie der allgemeine Satz des preußischen Staatsrechts beseitigt sein soll, wonach der Staat wegen Handlungen seiner Beamten, die in Ausübung der ihnen anvertrauten öffentlichen Gewalt vorgenommen sind, nicht auf Entschädigung in Anspruch genommen werden kann.

In Betracht kommt hierfür zunächst Art. 77 EinfGes. zum HGB, wonach die Regelung der Haftung des Staates für Pflichtversäumnisse der Beamten bei Ausübung der öffentlichen Gewalt wegen ihres Zusammenhangs mit dem öffentlichen Rechte von der reichsrechtlichen Modifikation des bürgerlichen Rechts ausgeschlossen bleiben sollte. Es hat indes Art. 7 EinfGes. zum HGB. nicht bloß seinem Wortlaute nach auch für Kriegsschiffe Geltung, sondern es war besonderer Anlaß vorhanden, die Vorschriften der §§ 734 bis 739 HGB. auch auf die von Kriegsschiffen verschuldeten Fälle eines Zusammenstoßes zu erstrecken. Um die Gefahren der Seefahrt tunlichst zu verringern, sind in der Seestraßenordnung Vorschriften gegeben, die für alle Fahrzeuge auf See Geltung haben. Dagegen galten die Vorschriften

des Handelsgesetzbuchs über die Haftung im Falle des Zusammenstoßes von Schiffen nur für solche Schiffe, die des Erwerbes wegen zur Seefahrt verwendet wurden. Diese Beschränkung führte, wie in der Denkschrift zum Entwurfe des Handelsgesetzbuches hervorgehoben wird, zu unbefriedigenden Ergebnissen, und gerade deshalb, also um jene Beschränkung zu beseitigen, ist die entsprechende Bestimmung im Art. 7 EinfGes. zum HGB. erlassen worden. Müßte sie gleichwohl dahin eingeschränkt werden, daß sie sich auf Kriegsschiffe nicht beziehe, so würde ihr praktische Bedeutung und damit gesetzgeberischer Wert so gut wie gänzlich genommen werden. Denn es würde die rechtliche Gleichstellung der auf denselben Wasserstraßen unter den gleichen internationalen Regeln verkehrenden Schiffe gerade da versagt sein, wo vor allem die Unterscheidung als ungerecht empfunden wurde. Die Bestimmung im Art. 77 EinfGes. zum HGB. fordert solches nicht und kommt gegenüber der durch Art. 7 EinfGes. zum HGB. getroffenen reichsgesetzlichen Regelung überhaupt nicht in Betracht. Was dessen Tragweite anlangt, so ist übrigens zu beachten, daß Fälle vorkommen können, wo die sonst gegenüber anderen Schiffen gebotenen Regeln der Vorsicht von einem Kriegsschiff nicht befolgt werden dürfen, weil andere und höhere Rücksichten des Staats- oder Völkerrechts in Frage stehen. Alsdann würde der Zusammenstoß nicht verschuldet sein und nur für den Ersatz des Schadens aus einem durch Verschulden einer Person der Besatzung hervorgegangenen Zusammenstoße sind die §§ 734 flg. HGB. gegeben, also für Fälle, in denen eine Kollision Folge davon war, daß die Vorschriften der Seestraßenordnung oder der guten Seemannschaft, obwohl sie hätten befolgt werden müssen, schuldhafterweise nicht befolgt worden sind.

Ebenso wenig ist eine Einschränkung des Art. 7 EinfGes. zum HGB. deshalb geboten, weil das zu unhaltbaren Ergebnissen führen würde. Richtig ist es, daß sich für die Anwendung auf Fälle der vorliegenden Art aus seiner Fassung Schwierigkeiten ergeben, da von einem Schiffsgläubigerrechte und einer Haftung nach Maßgabe des § 486 Abs. 1 Nr. 3 HGB., folgeweise also von einer wörtlichen Anwendung des § 734 HGB., in Ansehung von Kriegsschiffen nicht die Rede sein kann. Hieraus ergibt sich indes nur die Notwendigkeit, die Vorschrift des § 734 entsprechend anzuwenden. Und aus der Unmöglichkeit, ein Kriegsschiff zur Zwangsversteigerung zu bringen,

folgt, daß der Fiskus persönlich haften muß, während aus der Bestimmung, daß der Reeder im Falle des § 734 nur mit dem Seevermögen haftet, die Folgerung geboten ist, daß der Fiskus für eine von einem Kriegsschiffe verschuldete Kollision nur bis zum Belaufe desjenigen Wertes zu haften hat, welchen das Kriegsschiff zu der Zeit unmittelbar nach dem Zusammenstoße besaß. Diese Beschränkung hat im vorliegenden Falle keine Bedeutung. Denn der Vertreter des Reichs hat sich dem Kläger gegenüber bereit erklärt, ihn zu befriedigen, soweit seine Ansprüche dem Grunde und dem Umfange nach gerechtfertigt seien. Versteht man unter „Umfang“ füglich den Umfang des dem Kläger nachweisbar erwachsenen Schadens, so liegt in dem Schreiben ein Verzicht auf die Geltendmachung der seerechtlichen Haftungsbeschränkung.“