BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

III ZR 358/03

Verkündet am:
2. Dezember 2004
K i e f e r
Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

BGHR: ja

BGB § 839 (A); GG Art. 34, 87 Abs. 1 Satz 1, 89 Abs. 2 Satz 2; EG-Vertrag Art. 288; Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 Art. 9, 11; SeeaufgG § 1 Nr. 4, § 3e, § 6 Abs. 1; SchSV § 3 Abs. 1, § 17 Abs. 3

a) Die See-Berufsgenossenschaft ist bei der Wahrnehmung der ihr nach § 6 Abs. 1 SeeaufgG zugewiesenen Aufgaben des Bundes nach § 1 Nr. 4 SeeaufgG für Amtspflichtverletzungen ihrer Mitarbeiter haftungsrechtlich verantwortlich.

b) Auch bei der Geltendmachung eines gemeinschaftsrechtlichen Staatshaftungsanspruchs richtet sich die haftungsrechtliche Verantwortlichkeit nach Art. 34 GG. Der Bund, der gemeinschaftsrechtlich verpflichtet ist, den Ersatz des durch einen Verstoß gegen das Gemeinschaftsrecht entstandenen Schadens sicherzustellen, ist innerstaatlich nur dann Schuldner eines gemeinschaftsrechtlichen Staatshaftungsanspruchs, wenn ihn zugleich die Verantwortlichkeit nach Art. 34 Satz 1 GG trifft.

BGH, Urteil vom 2. Dezember 2004 - III ZR 358/03 - OLG Hamburg
LG Hamburg

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 2. Dezember 2004 durch den Vorsitzenden Richter Schlick und die Richter Dr. Wurm, Dr. Kapsa, Dörr und Dr. Herrmann

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten zu 1 gegen das Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichts Hamburg, 1. Zivilsenat, vom 21. November 2003 wird zurückgewiesen.

Auf die Revision der Beklagten zu 2 wird das genannte Urteil im Kostenpunkt und insoweit aufgehoben, als zu ihrem Nachteil erkannt worden ist.

Die Berufung der Klägerin gegen das Urteil des Landgerichts Hamburg, Zivilkammer 3, vom 29. Juni 2001 wird zurückgewiesen, soweit sie die gegen die Beklagte zu 2 gerichtete Klage betrifft.

Von den Gerichtskosten des ersten und zweiten Rechtszuges und den in diesen Rechtszügen angefallenen außergerichtlichen Kosten der Klägerin haben die Klägerin 97,8 v.H. und die Beklagte zu 1 2,2 v.H. zu tragen. Von den in diesen Rechtszügen angefallenen außergerichtlichen Kosten der Beklagten zu 1 haben die Klägerin 95,6 v.H. und die Beklagte zu 1 4,4 v.H. selbst zu tragen.

Von den Gerichtskosten des Revisionsrechtszuges und den in diesem Rechtszug angefallenen außergerichtlichen Kosten der

Klägerin haben die Klägerin und die Beklagte zu 1 je 50 v.H. zu tragen. Die Beklagte zu 1 hat ihre im Revisionsrechtszug angefallenen außergerichtlichen Kosten selbst zu tragen.

Die Klägerin hat die gesamten außergerichtlichen Kosten der Beklagten zu 2 zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin, eine nach dem Recht von Panama gegründete und im dortigen Handelsregister eingetragene Sociedad Anónima, war Reeder des 1971 erbauten, unter der Flagge von Belize fahrenden Bulkcarriers MS "VISVLIET". Sie macht gegen die See-Berufsgenossenschaft (Beklagte zu 1) und die Bundesrepublik Deutschland (Beklagte zu 2) Schadensersatzansprüche in Höhe von 628.790,72 DM, 688.094,85 US-Dollar und 169.685,56 HFL geltend, weil das Schiff in der Zeit vom 3. Oktober 1997 bis zum 25. Februar 1998 im Hamburger Hafen festgehalten wurde. Dem lag folgendes zugrunde:

Wegen Sicherheitsmängeln war das Schiff bereits am 16. Juni 1997 von der Beklagten zu 1 in Hamburg vorübergehend festgehalten worden. Am 18. Juni 1997 war ihm aufgrund eines Klassenzeugnisses das Auslaufen "für eine Reise in Ballast ohne Ladung zu einer Werft im Mittelmeer" gestattet worden. Danach befand es sich - belegt mit einem Auslaufverbot wegen diverser

Hinweis: Auch Teile der Urteilssammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.

JLaw – Gesetze und Urteile (mobile App)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
JLaw – für Android
JLaw – für iOS

Mängel - in Rotterdam. Die Klägerin beabsichtigte, das Schiff in der Weise außer Dienst zu stellen, daß es - beladen mit Schrott - eine letzte Fahrt nach Indien antreten und dort mit der Ladung als Schrott verkauft werden sollte. Das Isthmus Bureau of Shipping, eine im Auftrag des Staates Belize in Rotterdam tätige Klassifikationsgesellschaft, stellte der Klägerin am 25. August 1997 ein Sicherheitszeugnis (Interim Cargo Ship Safety Construction Certificate), ein Ausrüstungssicherheitszeugnis (Interim Cargo Ship Safety Equipment Certificate) sowie ein Freibordzeugnis (Interim International Load Line Certificate) aus, die sämtlich eine Gültigkeitsdauer bis zum 24. Januar 1998 auswiesen und die folgende Nebenbestimmung enthielten:

> "Issued for ONE passage - with scrap cargo or in ballast - from Continent to India / Far East Range between 25th August 1997 and 24th January 1998 for continuation of surveys and repairs or to be scrapped at Owners option."

Nachdem es der Klägerin nicht gelungen war, Schrott für eine Verschiffung nach Indien aufzunehmen, schloß sie am 19. September 1997 mit einer indischen Gesellschaft eine Charter, welche die Ladung von insgesamt ca. 28.000 t Düngemittel in Hamburg zur Verschiffung nach Indien zum Gegenstand hatte. Nach der Ankunft des Schiffes in Hamburg führte die Beklagte zu 1 am 3. Oktober 1997 eine Hafenstaatkontrolle durch und erließ am selben Tage eine Festhalteverfügung, die auf § 17 Abs. 3 der Verordnung über die Sicherheit der Seeschiffe (Schiffssicherheitsverordnung - SchSV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. September 1997 (BGBl. I S. 2217) in Verbindung mit Kapitel I Regel 19 der Anlage zum Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (im folgenden SOLAS-Übereinkommen) und Art. 21 des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966

gestützt wurde. Es folgten weitere Besichtigungen nach, die erhebliche Korrosionsschäden zutage förderten und sich am 28. Oktober 1997 in der Aufforderung der Beklagten zu 1 niederschlugen, eine Untersuchung des Schiffes entsprechend den Forderungen des "Enhanced Survey Programs" für Bulkcarrier im Rahmen einer Klasseerneuerung durchzuführen. Dies kam für die Klägerin jedoch aus wirtschaftlichen Gründen nicht in Betracht. Sie fragte am 11. Dezember 1997 bei der Beklagten zu 1 an, welche Maßnahmen einzuleiten seien, um das Schiff als Anhang eines Schleppzuges aus dem Hafen zu bringen. Die Beklagte zu 1 wies in ihrer Antwort vom 12. Dezember 1997 darauf hin, daß das Schiff vollständig aufgebraucht und zum Transport auf See nicht mehr geeignet sei. Vielmehr solle das Schiff zur Verschrottung verschleppt werden. Hierfür sei es erforderlich, den Verschlußzustand des Schiffes herzustellen und weitere Maßnahmen durchzuführen, die nach einer auf Antrag unter Beifügung einer Kostenübernahmeerklärung von 50.000 DM vorzunehmenden Besichtigung festzulegen seien. Dem anschließend geäußerten Wunsch der Klägerin, das Schiff nach Rotterdam zu schleppen, um es nach Entscheidung der dortigen Hafenbehörde zu verschrotten oder reparieren zu lassen, trat die Beklagte zu 1 mit der Auffassung entgegen, da in Hamburg ausreichende Reparaturmöglichkeiten bestünden, komme nach Art. 11 Abs. 1 der "Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 (ABlEG Nr. L 157/1) zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle)" nur eine Schlepperlaubnis zur Verschrottung in Betracht; eine Genehmigung zur Verschleppung nach Rotterdam zur dortigen Durchführung von Reparaturarbeiten könne nicht erteilt werden. Nachdem die Klägerin am 2. Januar 1998 beim Verwaltungsgericht eine einstweilige Anordnung mit

dem Ziel beantragt hatte, ihr zu gestatten, das Schiff nach Durchführung der erforderlichen provisorischen Maßnahmen nach Rotterdam verschleppen zu lassen, um dort die für eine Wiederinbetriebnahme des Schiffs erforderlichen Reparaturarbeiten vornehmen zu können, nahm die Beklagte zu 1 in einem der Klägerin am 12. Januar 1998 zugegangenen Schriftsatz von ihrer Auffassung Abstand, die für ein Auslaufen oder eine Weiterfahrt des Schiffes mit Ladung oder in Ballast erforderlichen Reparaturen müßten in Hamburg erfolgen. Die Klägerin stellte sodann am 14. Januar 1998 bei der Beklagten zu 1 den Antrag, das Schiff zu besichtigen, um die erforderlichen Maßnahmen für eine Verschleppung nach Rotterdam festzulegen, und zahlte am 6. Februar 1998 den Verwaltungskostenvorschuß ein. Die Beklagte zu 1 legte am 21. Januar 1998 nach einer Besichtigung die erforderlichen Maßnahmen fest und erteilte der Klägerin nach deren Erfüllung am 24. Februar 1998 die begehrte Erlaubnis. Das Schiff verließ Hamburg am 25. Februar 1998 im Schleppzug. In Rotterdam wurde es für eine letzte Reise nach Indien in Ballast wieder hergerichtet. Mit Zustimmung der Rotterdamer Hafenbehörden und des Lloyds-Registers fuhr das Schiff durch den Suezkanal nach Indien, wo es schließlich verschrottet wurde.

Die Klägerin, die das Festhalten des Schiffes in Hamburg für rechtswidrig angesehen hat, hatte beim Landgericht keinen Erfolg. Das Berufungsgericht hat der Klage wegen einer Verzögerung der Freigabe um drei Wochen gegen beide Beklagte in Höhe von 53.252,59 € nebst Zinsen entsprochen und sie im übrigen abgewiesen. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision begehren die Beklagten die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils.

Entscheidungsgründe

Die Revision der Beklagten zu 1 ist unbegründet, während die Revision der Beklagten zu 2 Erfolg hat. Die Klägerin kann nur die Beklagte zu 1 auf Ersatz ihres durch die Verzögerung der Freigabe entstandenen Schadens in Anspruch nehmen.

I.

Unbegründet sind die Einwände der Revision gegen die Parteifähigkeit der Klägerin und gegen die Zulässigkeit der Berufung, soweit diese sich gegen die Beklagte zu 2 richtet.

1. Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß die Klägerin als im Handelsregister eingetragene Sociedad Anónima nach den in Panama geltenden Vorschriften das Recht hat, zu klagen und verklagt zu werden, und daß dies auch dann gilt, wenn die Gesellschaft ihren Verwaltungssitz außerhalb der Republik Panama hat. Unterstelle man den Vortrag der Beklagten als richtig, der Verwaltungssitz der Klägerin befinde sich in den Niederlanden, ergebe sich nichts anderes. Das niederländische internationale Gesellschaftsrecht, welches von der Verweisung des deutschen internationalen Gesellschaftsrechts nach der Regel des Art. 4 Abs. 1 Satz 1 EGBGB mit umfaßt sei, verweise nämlich auf das Recht von Panama weiter. Denn in den Niederlanden gelte im internationalen Gesellschaftsrecht die Gründungstheorie, nach der das Statut einer Gesellschaft dem Recht des Staates unterliege, nach dessen Recht die Gesellschaft gegründet worden sei.

Das hält der auf die Anwendung deutschen Rechts beschränkten rechtlichen Überprüfung (§ 545 Abs. 1 ZPO) stand.

a) Nach der bisherigen Rechtsprechung zum deutschen internationalen Gesellschaftsrecht beurteilt sich die Rechtsfähigkeit einer Gesellschaft nach dem Recht am Ort ihres tatsächlichen Verwaltungssitzes (sogenannte Sitztheorie, vgl. BGHZ 97, 269, 271 m.w.N.). Eine starre Anwendung dieses Grundsatzes steht jedoch, wie der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften mit Urteil vom 5. November 2002 (Rs. C-208/00 - Überseering - NJW 2002, 3614, 3616 zu Rn. 82) entschieden hat, mit der in Art. 43 und 48 EG gewährleisteten Niederlassungsfreiheit in Widerspruch, soweit sie darauf hinausläuft, die Rechtsfähigkeit einer Gesellschaft, die nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates gegründet worden ist und dort ihren satzungsmäßigen Sitz hat, mit der Folge in Frage zu stellen, daß sie sich nach dem Recht des Aufnahmestaates neu gründen muß. Der Bundesgerichtshof hat im Anschluß an dieses Urteil des Gerichtshofs für den Rechtsraum der Europäischen Gemeinschaften daher entschieden, daß eine Gesellschaft nach deutschem internationalen Gesellschaftsrecht hinsichtlich ihrer Rechtsfähigkeit dem Recht des Mitgliedstaates zu unterstellen ist, in dem sie gegründet worden ist und in dem sie weiterhin ihren satzungsmäßigen Sitz hat (vgl. BGHZ 154, 185, 190).

b) Die Frage, ob außerhalb dieses Rechtsraums an der herkömmlichen Sitztheorie festzuhalten ist oder ob dem Gründungsstatut auch bei der Gesellschaftsgründung in Drittstaaten höheres Gewicht zukommt, bedarf im hier zu beurteilenden Fall keiner abschließenden Beantwortung. Stellt man auf das Gründungsstatut der Klägerin in Panama ab, ist nach den für das Revisionsver-

fahren maßgebenden Feststellungen des Berufungsgerichts (§ 560 ZPO) davon auszugehen, daß die Klägerin parteifähig ist. Wendet man die Sitztheorie an, ist die Rechts- und Parteifähigkeit der Klägerin mit einem (unterstellten) Verwaltungssitz in den Niederlanden nach dem Recht dieses Staates, und zwar nach der Regel des Art. 4 Abs. 1 Satz 1 EGBGB unter Einschluß dessen internationalen Privatrechts, zu beurteilen. Verweist das Recht des Sitzstaates für das Gesellschaftsstatut auf das Recht des Gründungsstaates und folgt das Recht des Staates am tatsächlichen Verwaltungssitz der Gründungstheorie, kommt - wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat - grundsätzlich eine Weiterverweisung auf das Recht des Gründungsstaates in Betracht (vgl. auch OLG Frankfurt NJW 1990, 2204, 2205; Kindler, in: MünchKomm-BGB, Internationales Gesellschaftsrecht, 3. Aufl. 1999, Rn. 378 f; Staudinger/Großfeld, BGB, Internationales Gesellschaftsrecht, Neubearb. 1998, Rn. 108).

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts folgt das niederländische internationale Gesellschaftsrecht der Gründungstheorie und verweist damit für das Gesellschaftsstatut auf das Recht von Panama, nach dessen Recht die Klägerin gegründet worden ist. Diese Auffassung, die in der Literatur geteilt wird (vgl. Kindler, aaO Rn. 381; mit gewissen Einschränkungen Gotzen, Niederländisches Handels- und Wirtschaftsrecht, 2. Aufl. 2000, Rn. 842 f; Staudinger/
Großfeld, aaO Rn. 157) - auch die niederländische Regierung hat im Verfahren "Inspire Art" vor dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften diesen Grundsatz hervorgehoben (vgl. Urteil vom 30. September 2003 - Rs. C-167/01 - WM 2003, 2042, 2047 f unter Rn. 77 f) -, unterliegt nicht der revisionsrechtlichen Nachprüfung. Verfahrensrügen wegen unzureichender Ermittlung des niederländischen Rechts vermag der Senat der Revisionsbegründung nicht

zu entnehmen. Soweit die Revision unter Bezugnahme auf die angeführte Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften vom 30. September 2003 auf Art. 1 bis 5 der Wet op de formeel buitenlandse vennootschappen (Gesetz über formal ausländische Gesellschaften) vom 17. Dezember 1997 verweist und diesen Bestimmungen eine nur eingeschränkte Geltung der Gründungstheorie entnehmen will, vermag dies die nach dem Recht von Panama bestehende Rechts- und Parteifähigkeit der Klägerin nicht in Frage zu stellen. Aus den in den Rn. 22 bis 33 des Urteils des Gerichtshofs (aaO S. 2044) inhaltlich wiedergegebenen Bestimmungen ergibt sich zwar, daß formal ausländische Gesellschaften, die ihre Tätigkeit vollständig oder nahezu vollständig in den Niederlanden ausüben und daneben keine tatsächliche Bindung an den Staat haben, in dem das Recht gilt, nach dem sie gegründet wurden, zusätzlichen Verpflichtungen - auch in bezug auf ein haftendes Mindestkapital und eine Geschäftsführerhaftung - unterliegen sollen. Die Rechts- und Parteifähigkeit der ausländischen Gesellschaften wird von diesen Bestimmungen jedoch nicht berührt.

2. Die Klägerin hat nach Abweisung der Klage gegen das angefochtene Urteil Berufung eingelegt und in ihrer Berufungsbegründung die auch in der mündlichen Verhandlung gestellten Anträge angekündigt, die Beklagten zu verurteilen, als Gesamtschuldner an sie die bereits erstinstanzlich begehrten Beträge zu zahlen. Mit dem Inhalt dieser Anträge ist die Berufung auch in Ansehung der Beklagten zu 2 unbedingt geführt worden. Die Berufungsbegründung enthält zwar in der Überschrift "4. Die hilfsweisen Ansprüche gegen die Beklagte zu 2 wegen Nichtumsetzung der Hafenstaatkontroll-Richtlinie" eine Wendung, die Anlaß zur Frage geben könnte, ob die Klägerin die Inanspruchnahme der Beklagten zu 2 nur für den Fall gelten lassen wollte, daß ein Anspruch aus

Amtshaftung ebenso wie ein Anspruch aus unmittelbarer Anwendung von Art. 9 Abs. 7 Satz 2 der Richtlinie gegen die Beklagte zu 1 scheitere. Abgesehen davon, daß die Klägerin auf entsprechende Einwände der Beklagten zu 2 klargestellt hat, daß sie diese nicht nur hilfsweise in Anspruch nehmen wolle, ergibt sich aus ihrer Prozeßführung insgesamt, daß sie aus Gründen der Vorsicht das gegen die Beklagte zu 2 angestrengte Verfahren fortsetzen wollte, das vor allem erstinstanzlich auf eine Konkurrenz verschiedener Ansprüche gegen beide Beklagte gestützt wurde. Der Senat, der zu einer Auslegung prozessualer Erklärungen befugt ist, würdigt das Vorbringen der Klägerin so, daß sie die mögliche Verurteilung der Beklagten zu 2 nicht unter eine Bedingung gestellt hat.

II.

1. Das Berufungsgericht zieht als Anspruchsgrundlage für das Schadensersatzbegehren der Klägerin Art. 9 Abs. 7 Satz 2 der Richtlinie 95/21/EG heran. Hiernach hat der Eigentümer oder Betreiber eines Schiffes Anspruch auf Ersatz des erlittenen Verlustes oder Schadens, wenn das Schiff in unangemessener Weise festgehalten oder aufgehalten wird. Das Berufungsgericht führt weiter aus, die Richtlinie sei zwar in bezug auf diese Bestimmung erst nach Ablauf der Umsetzungsfrist (30. Juni 1996; Art. 20 Abs. 1 der Richtlinie) in nationales Recht umgesetzt worden, indem durch Art. 2 des Gesetzes zur Änderung des Seemannsgesetzes und anderer Gesetze vom 23. März 2002 (BGBl. I S. 1163) ein neuer § 3e in das Seeaufgabengesetz (SeeaufgG) in der Fassung vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 2986) eingefügt wurde (vgl. auch die Bekanntmachung der Neufassung des Seeaufgabengesetzes vom 26. Juli 2002,

BGBl. I S. 2876). Die Klägerin könne sich aber unmittelbar auf diese Richtlinienbestimmung berufen, da die Richtlinie die Rechte, die dem Staat gegenüber geltend gemacht werden könnten, unbedingt und inhaltlich so bestimmt festlege, daß es zu ihrer Anwendung keines Ausführungsaktes mehr bedürfe. Die Richtlinie sei auch auf die Klägerin als Rechtssubjekt der Republik Panama anwendbar, weil eine Beschränkung des Kreises der Normadressaten auf Gemeinschaftsbürger mit der internationalen Geltung der von der zuständigen Behörde des Hafenstaates bei der Überprüfung von Seeschiffen einzuhaltenden Abkommen nicht zu vereinbaren sei. Der Schadensersatzanspruch richte sich gegen das Organ, welches die konkrete Entscheidung in fehlerhafter Anwendung der unmittelbar heranzuziehenden Richtlinie getroffen habe. Das sei die Beklagte zu 1, der die Beklagte zu 2 die Durchführung der Richtlinie gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 2 SchSV i.V.m. § 1 Nr. 4, § 6 Abs. 1 SeeaufgG auferlegt habe. Daneben hafte die Beklagte zu 2 unter dem Gesichtspunkt eines gemeinschaftsrechtlichen Staatshaftungsanspruchs, weil jeder Verstoß eines nationalen Organs gegen EU-Recht zugleich einen Verstoß der Bundesrepublik Deutschland gegen das Gemeinschaftsrecht darstelle.

In der Sache nimmt das Berufungsgericht an, der Klägerin stehe ein Schadensersatzanspruch zu, weil die Beklagte zu 1, die das Schiff zunächst rechtmäßig festgehalten habe, auf das Anerbieten der Klägerin, das Schiff nach Rotterdam verschleppen zu lassen, verspätet eingegangen sei. Die Beklagte zu 1 habe sich zu Unrecht auf den Standpunkt gestellt, der Klägerin bleibe nur die Alternative, das Schiff in Hamburg reparieren oder zum Verschrottungshafen abschleppen zu lassen. Unter dem maßgeblichen Gesichtspunkt der Gefahrenabwehr mache es keinen Unterschied, ob das Schiff zur Reparatur oder zum Verschrotten abgeschleppt werde. Soweit sich die Beklag-

te zu 1 auf Art. 11 Abs. 1 und Art. 9 Abs. 2 der Richtlinie 95/21/EG gestützt habe, gehe es in diesen Bestimmungen lediglich um die Voraussetzungen, unter denen einem mit Sicherheitsmängeln behafteten Schiff die Weiterfahrt erlaubt werden könne. Davon sei das Verschleppen zu unterscheiden, zumal es die Beklagte zu 1 in der Hand gehabt habe, durch geeignete Auflagen - wie später geschehen - sicherzustellen, daß das Abschleppen gefahrlos vonstatten gehen könne. Erst nachdem die Beklagte zu 1 ihre in mehreren Schreiben eingenommene unnachgiebige Haltung aufgegeben habe, sei es der Klägerin zuzumuten gewesen, einen für die Festlegung erforderlicher Maßnahmen förmlichen Besichtigungsantrag zu stellen. Durch das Verhalten der Beklagten zu 1 sei das Schiff für drei Wochen unangemessen aufgehalten worden, so daß die Klägerin so zu stellen sei, als hätte das Schiff bereits am 4. Februar 1998 aus dem Hamburger Hafen geschleppt werden können. Daß sie den Kostenvorschuß erst am 6. Februar 1998 eingezahlt habe, sei ohne Bedeutung, weil die Beklagte zu 1 ihr Tätigwerden tatsächlich nicht hiervon abhängig gemacht habe.

2. Die Annahme des Berufungsgerichts, die Bediensteten der Beklagten zu 1 hätten ein Auslaufen des Schiffes als Anhang eines Schleppzuges unangemessen verzögert, ist rechtlich nicht zu beanstanden.

Die Festhalteverfügung, die sich gegen ein Schiff unter fremder Flagge richtete, auf das das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 und das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen) Anwendung fand, hatte ihre Grundlage in § 17 Abs. 3 Nr. 1 i.V.m. Abs. 2 SchSV. Sie hatte - für die Entscheidung im jetzigen Verfahrensstadium nicht mehr bedeutsame - Sicherheitsmängel zum Gegenstand, die einer Weiterfahrt und einem Auslaufen des Schiffs aus

eigener Kraft entgegenstanden. Sowohl nach allgemeinen polizeirechtlichen Erwägungen der Gefahrenabwehr als auch nach dem Sinn der angeführten internationalen Übereinkommen ist bei einer so schwerwiegenden und mit erheblichen finanziellen Auswirkungen verbundenen Maßnahme wie einer Festhalteverfügung der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten.

a) Dies findet etwa Ausdruck in der Pariser Vereinbarung vom 26. Januar 1982 über die Hafenstaatkontrolle (BGBl. II S. 585), in deren Ziffer 3.11 davon gesprochen wird, daß die Behörden bei der Ausübung der Kontrolle alle nur möglichen Anstrengungen unternehmen, um ein unangemessenes Fest- oder Aufhalten des Schiffs zu vermeiden. In Ziffer 1.2 der Anlage 1, die Grundsätze für die Beseitigung von Mängeln bzw. das Festhalten eines Schiffes betrifft, heißt es, daß der Besichtiger seine fachmännische Entscheidung darüber trifft, ob das Schiff bis zur Beseitigung der Mängel festgehalten wird oder ob es mit bestimmten Mängeln, die keine unvertretbare Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt darstellen, auslaufen darf, wobei er die besonderen Umstände der beabsichtigten Reise berücksichtigt. Der Besichtiger hat hiernach also nicht allein in Erwägung zu ziehen, ob Mängel, die einem Auslaufen entgegenstehen, in dem Hafen, in dem die Kontrolle durchgeführt wird, (endgültig) beseitigt werden können oder nicht (vgl. Ziffern 3.7 und 3.8 der Pariser Vereinbarung).

b) Ähnliche Grundsätze der Verhältnismäßigkeit sind auch dem SOLAS-Übereinkommen zu entnehmen, das in Kapitel I Regel 19 lit. a bis e die Befugnisse der Behörden der Hafenstaatkontrolle umschreibt und in lit. f bestimmt, daß bei der Ausübung der Kontrolle alle nur möglichen Anstrengungen zu unternehmen sind, um ein unangemessenes Fest- oder Aufhalten des Schiffs zu

verhindern. Der in dieser Bestimmung enthaltenen Schadensersatzregelung bei unangemessenem Festhalten hat der Bundestag durch Art. 1 Abs. 2 des MARPOL-Gesetzes vom 23. Dezember 1981 (BGBl. 1982 II, S. 2) zugestimmt und sie durch Art. 4 Nr. 2 des am 24. Juli 1997 in Kraft getretenen Zweiten Gesetzes zur Änderung von Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Seeschiffahrt vom 17. Juli 1997 (BGBl. I S. 1832) dahin klargestellt, daß der Ausdruck "Schiff" (als Anspruchsberechtigten) den Eigentümer und den Betreiber des Schiffs einschließt (Art. 1c des MARPOL-Gesetzes).

c) Aus der Richtlinie 95/21/EG über die Hafenstaatkontrolle, deren Durchführung bereits durch die Siebente Verordnung zur Änderung der Schiffssicherheitsverordnung vom 15. Dezember 1995 (BGBl. I S. 1710) nach Maßgabe des § 6 Abs. 1 SeeaufgG in die Hände der Beklagten zu 1 gelegt worden ist (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 SchSV), ergibt sich nichts anderes. Sie ist vielmehr - wie sich aus ihrem Art. 1 ergibt - darauf angelegt, die Einhaltung internationaler und einschlägiger gemeinschaftsrechtlicher Vorschriften für die Sicherheit auf See, den Schutz der Meeresumwelt sowie der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord der Schiffe aller Flaggen zu fördern sowie gemeinsame Kriterien für die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat festzulegen und die Verfahren für die Überprüfung und das Festhalten zu vereinheitlichen, wobei die Verpflichtungen, welche die Seeschiffahrtsbehörden der Mitgliedstaaten in der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle eingegangen sind, gebührend zu berücksichtigen sind. Es überrascht daher nicht, sondern ist eher Ausdruck einer bereits seit längerem bestehenden Überprüfungspraxis, daß die Richtlinie in Art. 9 Abs. 7 verlangt, bei der Ausübung der Hafenstaatkontrolle alle nur möglichen Anstrengungen zu unternehmen, um ein unangemessenes Festhalten oder Aufhalten des Schiffs zu vermeiden. Art. 9 Abs. 2 der Richtlinie läßt ein Festhalten des Schiffes zu

ein Festhalten des Schiffes zu bei Mängeln, die eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt darstellen, und rechtfertigt seine Fortdauer, solange die Gefahr nicht beseitigt ist oder die Behörde nicht feststellt, daß das Schiff unter den erforderlichen Auflagen auslaufen kann, ohne daß dies eine Gefahr darstellt. Nach Art. 11 Abs. 1 der Richtlinie darf die Behörde dem Schiff die Weiterfahrt zur nächstgelegenen geeigneten Reparaturwerft erlauben, wenn Mängel im Sinn von Art. 9 Abs. 2 im Überprüfungshafen nicht beseitigt werden können. Die Revision will aus dem Zusammenspiel der beiden Bestimmungen folgern, die Aufhebung einer Festhalteverfügung komme nicht in Betracht, wenn die Werften im Überprüfungshafen - wie hier - in der Lage (gewesen) seien, die Mängel zu beseitigen. Abgesehen davon, daß sich die Beklagte zu 1 mit ihrem eigenen späteren Verhalten sehenden Auges ins Unrecht gesetzt hätte, wenn man die Richtlinie in diesem Sinn verstehen müßte, übersieht die Revision weitere wesentliche Gesichtspunkte, die die Beklagte zu 1 bei ihrer Entscheidung zu beachten hatte. Zum einen folgt aus der Pflicht, alle nur möglichen Anstrengungen zu unternehmen, um ein unangemessenes Aufhalten zu vermeiden, eine stärkere Berücksichtigung von Möglichkeiten, unter bestimmten Auflagen einer aufgetretenen Gefahr zu begegnen - eine Option, die im übrigen in Art. 9 Abs. 2 ausdrücklich erwähnt wird -, zum anderen wird der Besichtiger in Art. 9 Abs. 3 auf Kriterien hingewiesen, die im Anhang VI der Richtlinie aufgeführt sind. Dort heißt es im Bereich des hier angewendeten Freibord-Übereinkommens unter Ziffer 3.5.1:

> "Größere Bereiche mit Schäden oder Korrosion, Lochfraß in Beplattung und Steifen von Decks und Schiffskörper, wodurch die Seetüchtigkeit und die Festigkeit bei örtlichen Belastungen beeinträchtigt werden, sofern nicht eine sachgemäße vorläufige Reparatur für die Reise zu einem Hafen zwecks dauerhafter Reparatur durchgeführt worden ist."

Auch aus dieser Bestimmung folgt, daß eine vollständige Reparatur im Überprüfungshafen nicht zwingend geboten ist, wenn der festgestellten Gefahr auf andere Weise begegnet werden kann. Der Senat zweifelt nicht daran, daß die Beklagte zu 1 die Verschleppung des Schiffs nur unter solchen Auflagen gestattet hat, die es sicherstellten, Gefahren für die Sicherheit, Gesundheit und Umwelt zu vermeiden. Gab es aber eine solche Möglichkeit und war die Klägerin bereit, die insoweit erforderlichen Maßnahmen durchzuführen, war ein weiteres Festhalten des Schiffs nach Art. 9 Abs. 2 der Richtlinie nicht mehr gerechtfertigt. Der Senat teilt die Auffassung des Berufungsgerichts, daß es - was die Gefahrenlage und ihre Bewältigung angeht - keinen Unterschied macht, ob das Schiff zu einer Reparaturwerft oder direkt zum Verschrotten geschleppt wird. Indem die Beklagte zu 1 im Dezember 1997 durch ihre mehrfache Ablenung der erstgenannten Alternative die schließlich gefundene Lösung verzögert hat, hat sie das Schiff der Klägerin im Sinne der Richtlinie unangemessen aufgehalten.

3. a) Dieses Verhalten begründet - unbeschadet, daß auch Art. 1 Abs. 2 des MARPOL-Gesetzes in Verbindung mit Kapitel I Regel 19 lit. f des SOLAS-Übereinkommens als Anspruchsgrundlage in Betracht kommt - jedenfalls Amtshaftungsansprüche (§ 839 BGB i.V.m. Art. 34 GG) der Klägerin gegen die Beklagte zu 1. An der Drittgerichtetheit der Pflichten, die die Beklagte zu 1 gegenüber der Klägerin wahrzunehmen hatte, bestehen keine Zweifel. Für das Verhalten ihrer Mitarbeiter hat auch die Beklagte zu 1 - eine rechtsfähige Körperschaft des öffentlichen Rechts (§ 29 Abs. 1 SGB IV, § 114 Abs. 1 Nr. 1 in Verbindung mit Anlage 1 Nr. 35 SGB VII) - selbst einzustehen und nicht - wie sie meint - die Beklagte zu 2. Bei der Schiffahrtsverwaltung handelt es sich gemäß Art. 87 Abs. 1 Satz 1, Art. 89 Abs. 2 Satz 2 GG um eine Aufgabe, die der

Art. 87 Abs. 1 Satz 1, Art. 89 Abs. 2 Satz 2 GG um eine Aufgabe, die der Bund in bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau zu führen hat. Für den Bereich der Seeschiffahrt hat der Bund der Beklagten zu 1 in § 6 Abs. 1 SeeaufgG in der Fassung der hier anwendbaren Bekanntmachung vom 13. Oktober 1994 (BGBl. I S. 2803) Bundesaufgaben - unter anderem die Überwachung der Verkehrs- und Betriebssicherheit der Wasserfahrzeuge gemäß § 1 Nr. 4 SeeaufgG - übertragen. Dementsprechend sind bei den Kontrollen und maßgebenden Entscheidungen Mitarbeiter der Beklagten zu 1 tätig geworden. Der Haftung der Beklagten zu 1 läßt sich auch nicht entgegenhalten, ihre Mitarbeiter hätten vorliegend keine körperschaftlichen Selbstverwaltungsaufgaben, sondern - im Wege der "Organleihe" - Aufgaben der Bundesverwaltung wahrgenommen. In der Rechtsprechung des Senats ist anerkannt, daß die Frage der haftenden Körperschaft im Sinne des Art. 34 GG danach zu beantworten ist, wer den fehlsam handelnden Amtsträger mit der Durchführung der Aufgabe betraut hat; ob die konkrete Aufgabe, bei deren Wahrnehmung die Amtspflichtverletzung vorgekommen ist, in den Aufgabenkreis dieser (Anstellungs-)Körperschaft fällt, bleibt dagegen grundsätzlich unbeachtlich (vgl. Senatsurteile BGHZ 99, 326, 330; vom 27. Januar 1994 - III ZR 109/92 - NVwZ 1994, 823; vom 11. Mai 2000 - III ZR 258/99 - NVwZ 2000, 963, 964). Dementsprechend haftet etwa für Amtspflichtverletzungen, die ein gemeindlicher Amtsträger bei der Wahrnehmung staatlicher Auftragsangelegenheiten (Pflichtaufgaben nach Weisung) begeht, die Gemeinde und nicht der Staat (vgl. Staudinger/
Wurm, BGB, 13. Bearbeitung 2002, § 839 Rn. 57). Ähnlich liegt der Fall hier. Die - nicht unproblematische - Konstruktion der Organleihe mag geeignet sein, die Heranziehung einer bundesrechtlichen Körperschaft des öffentlichen Rechts bei der Erfüllung von Verwaltungsaufgaben, die an sich nur in unmittel-

barer Bundesverwaltung erledigt werden dürfen, verfassungsrechtlich zu rechtfertigen (siehe hierzu Dittmann, Die Bundesverwaltung, 1983, S. 202 f; Bekkert/Breuer, Öffentliches Seerecht, 1991, Rn. 522). Haftungsrechtlich ist jedoch allein entscheidend, daß es sich bei der Beklagten zu 1 um eine juristische Person des öffentlichen Rechts handelt und damit um ein taugliches Haftungssubjekt (vgl. Staudinger/Wurm, aaO Rn. 54). Anders als in Fällen, in denen der Senat über die haftungsrechtliche Verantwortlichkeit der Gemeinde für das Verhalten eines vom Land entliehenen Beamten entschieden hat (vgl. Urteil vom 19. Januar 1989 - III ZR 258/87 - LM BGB § 839 Ca Nr. 73), ist hier weder vorgetragen noch erkennbar, daß der Bund - von der Wahrnehmung der Fachaufsicht durch das zuständige Bundesministerium abgesehen - den Einsatz der Mitarbeiter der Beklagten zu 1 steuert, sie kontrolliert oder ihnen Weisungen erteilt. Daß schließlich der Bund nach § 2 Abs. 1 Nr. 4, § 4 Nr. 4 der Anordnung über die Vertretung der Bundesrepublik Deutschland im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und über das Verfahren bei der Vertretung vom 6. Mai 1997 (VkBl. 1997, 402) durch das Bundesministerium für Verkehr, dieses durch die Beklagte zu 1 vertreten wird, berührt die haftungsrechtliche Verantwortlichkeit der Beklagten zu 1 nicht. Die durch das Gesetz zur Änderung des Seemannsgesetzes und anderer Gesetze vom 23. März 2002 (BGBl. I S. 1163) eingefügte Vorschrift des § 3e SeeaufgG, die der Umsetzung von Art. 9 Abs. 7 der Richtlinie 95/21/EG dient und die Haftung der Verkehrsbehörde des Bundes zuweist, die das unangemessene Festhalten amtlich veranlaßt hat, knüpft an die zu Art. 34 GG entwickelten Grundsätze der haftenden Körperschaft an und bestätigt die Überlegungen zur haftungsrechtlichen Verantwortlichkeit der Beklagten zu 1.

b) Nach dem objektivierten Sorgfaltsmaßstab des Amtshaftungsrechts ist auch von einem Verschulden der Bediensteten der Beklagten zu 1 auszugehen. Die Beklagte zu 1 kann sich nicht darauf berufen, bei der Anwendung von Art. 11 Abs. 1 der Richtlinie sei ein ihr in § 17 SchSV grundsätzlich eingeräumtes Ermessen in dem Sinn auf Null reduziert worden, daß sie auf eine Reparatur im Überprüfungshafen habe bestehen müssen. Damit gibt sie den Richtlinienbestimmungen im Zusammenhang einen ihnen nicht zukommenden Inhalt (vgl. oben II 2 c). Es ist zwar nicht von der Hand zu weisen, daß die Richtlinie 95/21/EG in der Europäischen Gemeinschaft insgesamt eine einheitliche und wirkungsvolle - und damit wohl auch eine konsequentere - Durchsetzung internationaler Normen verfolgt (vgl. Siebente Begründungserwägung). Inhaltlich knüpft sie aber an die Beachtung und Anwendung internationaler Übereinkommen an, die schon vor dem Ablauf der für die Richtlinie geltenden Umsetzungsfrist zum täglichen Geschäft der Beklagten zu 1 gehörten.

Die Beklagte zu 1 entlastet auch nicht, daß das Landgericht ihre Weigerung, das Verschleppen zu gestatten, als nicht rechtswidrig angesehen hat. Dies beruht nicht etwa auf einer anderen rechtlichen Würdigung des Art. 11 Abs. 1 der Richtlinie oder auf einer anderen Gewichtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes - insoweit geht auch das Landgericht davon aus, die Beklagte zu 1 habe sich auf einen fehlerhaften Rechtsstandpunkt gestellt -, sondern auf der Erwägung, die Klägerin habe sich die Verzögerungen selbst zuzuschreiben, weil sie den von der Beklagten zu 1 von Beginn an geforderten Besichtigungsantrag nicht gestellt und den Vorschuß für ein Tätigwerden nicht eingezahlt habe. Damit fehlt es aber an einer erschöpfenden Würdigung des Schriftwechsels zwischen den Parteien. Die Klägerin ist nicht etwa untätig geblieben, sondern hat sich gegen den Rechtsstandpunkt der Beklagten zu 1 ge-

wehrt. Zu diesem Zeitpunkt hätte die Stellung eines förmlichen Besichtigungsantrags im Vorfeld der von der Klägerin verfolgten Verschleppung des Schiffs nach Rotterdam zur Reparatur keinen Sinn gehabt. Es kann der Klägerin auch nicht angelastet werden, daß sie sich (erst) Anfang Januar 1998 an das Verwaltungsgericht gewandt hat; vielmehr war dies erst sachgemäß, nachdem sich herausgestellt hatte, daß die Beklagte zu 1 den in mehreren Schreiben im Dezember 1997 eingenommenen Rechtsstandpunkt nicht aufzugeben bereit war. Nach Aufgabe dieses Rechtsstandpunkts in einem der Klägerin am 12. Januar 1998 zugegangenen Schriftsatz hat diese am 14. Januar 1998 unverzüglich den Besichtigungsantrag gestellt. Daß zu diesem Zeitpunkt der Kostenvorschuß noch nicht eingegangen war, hat die Beklagte zu 1 mit Recht nicht davon abgehalten, die Besichtigung vorzunehmen und die erforderlichen Maßnahmen festzulegen. Zu einer solchen Verfahrensweise bestand schon im Hinblick auf die ihr zuzurechnenden Verzögerungen Anlaß. Die Beklagte kann ihre Schadensersatzpflicht daher auch nicht mit dem Zeitpunkt des Eingangs des gezahlten Vorschusses in Frage stellen.

c) Gegen die Höhe des zuerkannten Anspruchs, die das Berufungsgericht den Parteien bereits mit Hinweisbeschluß vom 2. Juni 2003 bekanntgegeben hat, sind von der Beklagten zu 1 keine substantiierten Einwendungen erhoben worden. Dies gilt auch für die Heuerkosten, hinsichtlich derer die Klägerin behauptet hatte, die Besatzung habe bis zum Ende der erzwungenen Liegezeit in Hamburg unter Vertrag gestanden.

4. Die Klage ist indessen unbegründet, soweit sie gegen die Beklagte zu 2 gerichtet ist. Soweit es um die Amtspflichtverletzungen der Mitarbeiter der Be-

klagten zu 1 im Sinn des § 839 BGB geht, hat diese nach Art. 34 GG hierfür einzustehen (vgl. oben II 3 a).

Eine Haftung der Beklagten zu 2 kommt daher nur unter dem Gesichtspunkt des vom Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften entwickelten gemeinschaftsrechtlichen Staatshaftungsanspruchs in Betracht. Hiernach ist der Mitgliedstaat zum Ersatz der Schäden verpflichtet, die dem einzelnen durch diesem zuzurechnende Verstöße gegen das Gemeinschaftsrecht entstehen, gleichviel, ob der zur Last gelegte Verstoß dem nationalen Gesetzgeber, seiner Verwaltung oder seinen letztinstanzlich entscheidenden Gerichten zuzuschreiben ist, sofern die verletzte Gemeinschaftsrechtsnorm bezweckt, dem einzelnen Rechte zu verleihen, der Verstoß hinreichend qualifiziert ist und zwischen diesem Verstoß und den dem einzelnen entstandenen Schaden ein unmittelbarer Kausalzusammenhang besteht (vgl. Urteil vom 30. September 2003 - Rs. C-224/01 - Köbler - NJW 2003, 3539 zu Rn. 30, 31 m.umfangr.w.N.; aus der Rechtsprechung des Senats BGHZ 134, 30; 146, 153, 158 f; Beschluß vom 28. Oktober 2004 - III ZR 294/03 - zur Veröffentlichung vorgesehen). Ein Anspruch gegen die Beklagte zu 2 ist hier unter zwei Gesichtspunkten zu prüfen.

a) Zum einen geht es um die Frage, ob die Beklagte zu 2 dafür haftbar zu machen ist, daß sie den Schadensersatzanspruch nach Art. 9 Abs. 7 der Richtlinie 95/21/EG erst lange nach Ablauf der Umsetzungsfrist (30. Juni 1996; Art. 20 Abs. 1 der Richtlinie) durch Einfügung des § 3e SeeaufgG durch das Gesetz zur Änderung des Seemannsgesetzes und anderer Gesetze vom 23. März 2002 (BGBl. I S. 1163) in nationales Recht umgesetzt hat, so daß sich die Klägerin wegen des ihr entstandenen Schadens gegenüber der Beklagten zu 1 nicht auf diese Norm beziehen konnte. Der Senat kann offen las-

sen, ob die Richtlinienbestimmung nicht nur Gemeinschaftsbürgern, sondern auch Eigentümern und Betreibern aus Drittstaaten, die der Hafenstaatkontrolle unterworfen werden sollen, Rechte verleihen wollte, wie es im Ergebnis auch in § 3e SeeaufgG vorgesehen ist. Der Klägerin ist nämlich aus dieser Säumnis des nationalen Gesetzgebers, der andere Teile der Richtlinie 95/21/EG früher umgesetzt hat, kein Schaden entstanden. Denn ihr stehen - wie ausgeführt - aufgrund des amtspflichtwidrigen Verhaltens der Mitarbeiter der Beklagten zu 1 Amtshaftungsansprüche gegen diese zu, die in ihrem Umfang nicht hinter dem zurückbleiben, was sie bei rechtzeitiger Umsetzung der Schadensersatzregelung in Art. 9 Abs. 7 der Richtlinie hätte erlangen können.

b) Eine Haftung ist auch unter dem Gesichtspunkt zu prüfen, daß durch das Verwaltungshandeln der Beklagten zu 1 nicht nur Amtspflichten verletzt sind, die das innerstaatliche Recht betreffen, sondern zugleich Normen des Gemeinschaftsrechts, die eine gemeinschaftsrechtliche Staatshaftung auslösen. Eine solche Konstellation wird insbesondere dann auftreten, wenn die Verstöße Gebiete betreffen, in denen das nationale Recht gemeinschaftsrechtlich harmonisiert worden ist (vgl. aus der Senatsrechtsprechung etwa BGHZ 146, 153, 158). Das Berufungsgericht hat angenommen, in einer solchen Konstellation trete neben die Haftung des nationalen Organs immer auch ein gegen den Mitgliedstaat selbst gerichteter Staatshaftungsanspruch. Dies ist jedoch nach der im folgenden zu erörternden Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften gemeinschaftsrechtlich nicht geboten.

In seinem Urteil vom 1. Juni 1999 (Rs. C-302/97 - Konle - Slg. 1999, I-3122, 3140 zu Rn. 61 bis 64) hat der Gerichtshof entschieden, ein bundesstaatlich aufgebauter Mitgliedstaat könne seine gemeinschaftsrechtlichen Ver-

pflichtungen auch dann erfüllen, wenn nicht der Gesamtstaat den Ersatz der einem einzelnen durch gemeinschaftsrechtswidrige innerstaatliche Maßnahmen entstandenen Schäden sicherstellt, sondern - wie zu ergänzen ist - das einzelne Bundesland. Diese Rechtsprechung hat der Gerichtshof in seinem Urteil vom 4. Juli 2000 (Rs. C-424/97 - Haim II - Slg. 2000, I-5148, 5158 ff zu Rn. 25 bis 34) auf die Frage des vorlegenden Gerichts, ob die Haftung einer rechtlich selbständigen öffentlich-rechtlichen Körperschaft neben der Haftung des Mitgliedstaates gegeben sein könne, dahin fortentwickelt und präzisiert, daß dies auch für Mitgliedstaaten gilt, in denen - unabhängig davon, ob sie bundesstaatlich aufgebaut sind oder nicht - bestimmte Gesetzgebungs- oder Verwaltungsaufgaben dezentralisiert von Gebietskörperschaften mit einer gewissen Autonomie oder von anderen öffentlich-rechtlichen Einrichtungen, die vom Staat rechtlich verschieden sind (in casu eine Kassenärztliche Vereinigung in der Bundesrepublik Deutschland), wahrgenommen werden. In diesen Mitgliedstaaten könnten die Schäden, die eine öffentliche Einrichtung unter Verstoß gegen das Gemeinschaftsrecht verursacht habe, daher von dieser ersetzt werden (aaO S. 5160 zu Rn. 31). Zwar findet sich in beiden Entscheidungen des Gerichtshofs (Konle Rn. 62; Haim II Rn. 28) die Wendung, ein Mitgliedstaat könne sich seiner Haftung nicht dadurch entziehen, daß er auf die Aufteilung/interne Verteilung der Zuständigkeit(en) und der Haftung auf Körperschaften verweise, die nach seiner Rechtsordnung bestünden. Diese Formulierung legt für sich genommen den Schluß nahe, daß der Mitgliedstaat selbst den durch den Verstoß gegen das Gemeinschaftsrecht eingetretenen Schaden zu ersetzen hat. Einer entsprechenden Deutung tritt der Gerichtshof jedoch nach Auffassung des Senats in beiden Entscheidungen entgegen. Zwar muß jeder Mitgliedstaat sicherstellen, daß dem einzelnen der Schaden ersetzt wird, der ihm durch einen Verstoß gegen Gemeinschaftsrecht entstanden ist,

gleichgültig, welche staatliche Stelle diesen Verstoß begangen hat und welche Stelle nach dem Recht des betreffenden Mitgliedstaats diesen Schadensersatz grundsätzlich zu leisten hat (Haim II Rn. 27). Hieraus folgt jedoch nach Auffassung des Gerichtshofs nicht, daß der Mitgliedstaat seine gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtungen nur erfüllt, wenn er selbst den entstandenen Schaden ersetzt (Haim II Rn. 29). Vielmehr hat der Gerichtshof konzediert, daß der Mitgliedstaat nicht verpflichtet ist, die Aufteilung der Zuständigkeit und der Haftung auf die öffentlichen Körperschaften in seinem Gebiet zu ändern, und daß den Erfordernissen des Gemeinschaftsrechts genügt ist, wenn die innerstaatlichen Verfahrensregelungen einen wirksamen Schutz der Rechte ermöglichen, die dem einzelnen aufgrund Gemeinschaftsrechts zustehen, und die Geltendmachung dieser Rechte nicht gegenüber derjenigen solcher Rechte erschwert ist, die dem einzelnen nach innerstaatlichem Recht zustehen (Konle Rn. 63; Haim II Rn. 30). Dann aber liegt es nahe, die Folgen eines gemeinschaftsrechtlichen Staatshaftungsanspruchs - unter Beachtung seiner Zielsetzung und seiner Voraussetzungen - weitgehend mit den nach innerstaatlichem Recht geltenden Regeln in Einklang zu bringen.

Der Senat sieht daher angesichts des Umstandes, daß der gemeinschaftsrechtliche Staatshaftungsanspruch aufgrund der Judikatur des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften in die innerstaatliche Rechtspraxis selbstverständlichen Einzug gehalten hat, keine Bedenken, die Bestimmung des Haftungssubjekts für diesen Anspruch nach denselben Grundsätzen zu beurteilen, die für die Übernahme der Haftung nach Art. 34 GG gelten (so auch Staudinger/Wurm, aaO Rn. 544). Insbesondere ergibt sich auch aus diesen Grundsätzen, wen in Fällen eines Verstoßes des Gesetzgebers oder der Rechtsprechung gegen das Gemeinschaftsrecht - hier wird nach Amtshaftungsgrundsätzen nicht oder nur eingeschränkt gehaftet - die

tungsgrundsätzen nicht oder nur eingeschränkt gehaftet - die Verantwortlichkeit trifft. Insoweit liegt eine gefestigte Rechtsprechung vor, so daß für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland innerstaatlich und mit Verfassungsrang gewährleistet ist, daß für Verstöße gegen das Gemeinschaftsrecht gehaftet wird. Die Beklagte zu 1 hat daher auch für die nachteiligen Folgen ihres Verwaltungshandelns einzustehen, soweit es Gemeinschaftsrecht verletzt hat.

Schlick Wurm Kapsa

Dörr Herrmann