

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

BEG § 51

Ein Anspruch auf Entschädigung wegen Schadens an Eigentum besteht nicht, wenn Umzugsgut auf einem deutschen Schiff auf hoher See oder in einem fremden Hafen verloren gegangen oder zerstört worden ist.

BGH, Urt. v. 3. Juni 1964 - IV ZR 208/63 - OLG Celle
LG Hildesheim

IV ZR 208/63

Verkündet am
3. Juni 1964

Broeske, Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Entschädigungsrechtsstreit

der Frau Fanny D [REDACTED] geb. B [REDACTED] [REDACTED]th Street,
K [REDACTED] G [REDACTED], 15 N.Y., USA,

- Prozeßbevollmächtigter: Klägerin und Revisionsklägerin,
Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] in
[REDACTED]

gegen

das Land N i e d e r s a c h s e n ,
vertreten durch den Niedersächsischen Minister des Innern in
Hannover, Lavesallee 6,

Beklagten und Revisionsbeklagten,

hat der IV. Zivilsenat des Bundesgerichtshof auf die münd-
liche Verhandlung vom 27. Mai 1964 unter Mitwirkung des
Senatspräsidenten Ascher und der Bundesrichter Raske,
Wüstenberg, Maaß und Dr. Graf

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des
2. Ferienzivilsenats des Oberlandesgerichts Celle
vom 10. Oktober 1962 wird zurückgewiesen.

Das Verfahren ist frei von gerichtlichen Gebühren
und Auslagen. Die außergerichtlichen Kosten der
Revision trägt die Klägerin.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Die jüdische Klägerin hatte ihren letzten deutschen Wohnsitz in M[REDACTED]. Im Juni oder Juli 1939 wanderte sie aus Deutschland aus. Sie wollte sich über London nach Ca[REDACTED] zu ihrem Sohn begeben, wurde jedoch nach Ausbruch des zweiten Weltkrieges in England aufgehalten und konnte erst im Juli 1940 nach Ca[REDACTED] weiterreisen. In Deutschland hatte sie einen Lift mit Auswanderungsgut einem Spediteur zur Versendung nach Ca[REDACTED] übergeben. Dieser ließ den Lift mit dem deutschen Motorschiff "Br[REDACTED]" verschiffen. Die Br[REDACTED] gelangte wegen des Kriegsausbruchs nicht mehr nach Ca[REDACTED]. Sie lief den portugiesisch-indischen Hafen Mo[REDACTED] an. Die Herausgabe des Lifts wurde der mit der Entgegennahme beauftragten Speditionsfirma C[REDACTED] und Ki[REDACTED] in Ca[REDACTED] verweigert. Nach der Darstellung der Klägerin ging das Gerücht um, die deutsche Besatzung plündere und verkaufe die ihr anvertrauten Güter. Im Jahre 1943 wurde die Br[REDACTED] von der eigenen Besatzung versenkt. Die Klägerin erhielt ihr Umzugsgut nicht.

Die Klägerin hat Ansprüche auf Entschädigung wegen des Verlustes ihres Umzugsgutes angemeldet.

Die Entschädigungsbehörde hat die Ansprüche abgelehnt.

Die Klägerin hat Klage erhoben und beantragt, das beklagte Land zu verurteilen, an sie wegen Schadens an Eigentum eine Entschädigung in Höhe von 10.000.- DM zu zahlen.

Das Landgericht hat, entsprechend dem Antrag des beklagten Landes, die Klage abgewiesen.



Das Oberlandesgericht hat dieses Urteil teilweise geändert und das beklagte Land verurteilt, an die Klägerin für Schaden an Vermögen 600 DM zu zahlen. Die weitergehende Berufung hat es zurückgewiesen.

Mit der vom Bundesgerichtshof zugelassenen Revision erstrebt die Klägerin die Verurteilung des beklagten Landes zur Zahlung eines weiteren Betrages von 2.400 DM für Schaden an Eigentum und die Klarstellung, daß auch der zuerkannte Betrag von 600 DM als Entschädigung für Schaden an Eigentum zu zahlen ist.

Das beklagte Land hat sich im Revisionsrechtszug nicht vertreten lassen.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist unbegründet.

1. Das Berufungsgericht hat einen Anspruch der Klägerin auf Entschädigung für Schaden an Eigentum mit folgenden Erwägungen verneint: Das Umzugsgut der Klägerin sei in Deutschland ordnungsgemäß verladen worden. Dies ergebe sich aus der Übersendung der Ladepapiere an die Speditionsfirma in Ca[REDACTED]. Anhaltspunkte dafür, daß das Umzugsgut während des Aufenthaltes des Schiffes in einem deutschen Hafen oder auf einem deutschen Gewässer verloren gegangen sei, seien nicht gegeben. Aller Wahrscheinlichkeit nach sei das Gut durch die Versenkung des Schiffes zerstört worden. Dies sei entweder in portugiesisch-indischen Gewässern oder auf hoher See geschehen. Beides gehöre nicht zum Reichsgebiet, das nur das innerhalb der damaligen

Reichsgrenzen gelegene Gebiet umfaßt habe. Wenn auch auf deutschen Schiffen in Auslandshäfen oder auf hoher See in gewissem Umfang deutsches Recht gelte, so werde doch damit das Schiff nicht zum Reichsgebiet. Die Klägerin habe auch ihr Umzugsgut nicht im Sinne des § 51 Abs. 3 BEG im Stich gelassen. Das Gut sei von einer deutschen Speditionsfirma übernommen und ordnungsgemäß verschickt worden, habe sich also im Gewahrsam der Speditionsfirma und der Reederei befunden. Ob es durch die Verschiffung einer erhöhten Gefährdung ausgesetzt gewesen sei, sei unerheblich. Nach der Ankunft des Gutes in Mo[REDACTED] habe es die Klägerin nicht mehr "im Stich lassen" können, da es nicht mehr in ihrer Verwahrung gewesen sei.

Das Berufungsgericht hat jedoch der Klägerin einen Anspruch auf Entschädigung wegen Schadens an Vermögen zugbilligt, weil die Klägerin das Umzugsgut nicht habe versichern lassen können. Es hat den damaligen Wert der Sachen auf 3.000 RM geschätzt und demgemäß der Klägerin gemäß § 56 in Verbindung mit § 11 Abs. 1 BEG eine Entschädigung in Höhe von 600 DM zuerkannt.

2. Diese Ausführungen halten der rechtlichen Nachprüfung stand.

a) Die Revision wendet sich gegen die Auffassung des Berufungsgerichts, daß der Eigentumsschaden nicht im Reichsgebiet nach dem Stande vom 31. Dezember 1937 eingetreten ist. Sie bezieht sich für ihre Ansicht auf den völkerrechtlichen Grundsatz, daß die Schiffe auf hoher See als "schwimmende Heimatteile" ("territoires flottants") dem Recht des Staates unterstehen, dessen Flagge sie nach Maßgabe des jeweiligen Landesrechts zu führen berechtigt sind und führen.

Hieraus folgert die Revision, daß das deutsche Reich nach völkerrechtlichen und gemäß Art. 4 der Weimarer Verfassung (RV) auch innerstaatlichen Normen über deutsche Handelsschiffe auf hoher See und in fremden Küstengewässern die Gebietshoheit ausübte.

Dieser Meinung der Revision kann nicht gefolgt werden. Nach Art. 2 RV bestand das Reichsgebiet aus den Gebieten der deutschen Länder. Mit dieser Bestimmung sollten die Grenzen des Reiches bezeichnet werden (Anschütz, 14. Aufl., Anm. 2 zu Art. 2 RV). Das Recht eines Staates zur Ausübung seiner Hoheitsgewalt ist jedoch nicht schlechthin auf sein Staatsgebiet beschränkt. So ist zwar das offene Meer frei von der Gebietshoheit. Jedoch unterliegen auf hoher See alle Schiffe, also nicht nur Kriegsschiffe, sondern auch Handelsschiffe, der ausschließlichen oder teilweisen Jurisdiktion des Flaggenstaates. Sie werden mit Rücksicht darauf, daß die Rechtsordnung des Flaggenstaates auf sie in weitem Umfang Anwendung findet, vielfach als "schwimmende Gebietsteile", als "territoires flottants" bezeichnet (Guggenheim, Lehrbuch des Völkerrechts, Bd. I 1948 S. 413; Verdross, Völkerrecht, 4. Aufl., S. 218; Dahm, Völkerrecht Bd. I S. 619; Strupp, Grundzüge des positiven Völkerrechts, 5. Aufl. 1932, S. 126, 140; Ridder, "Gebietshoheit" in Wörterbuch des Völkerrechts Bd. I S. 624 ff). Ähnlich sind bei Oppenheim/Lauterpacht, International Law, 7. Aufl., I, § 172 a die Handelsschiffe auf hoher See als "Fictional Parts of Territory" bezeichnet. Jedoch ist hier in § 264 darauf hingewiesen, daß diese Schiffe nicht in jeder Beziehung als "floating portions of the flag State" angesehen werden können. Diese Vorstellung "fiktiver Gebietsteile" führt nach Dahm (aaO) in die Irre, während die Bezeichnung

"schwimmende Staatsgewalt" nach Verdross (aaO) überschwänglich und nach Ridder (aaO) mißverständlich ist. Nach Strupp (aaO, S. 126 Anm. 1) ist das Schiff kein territoire flottant, es ist jedoch "assimilé".

Die Frage, inwieweit Handelsschiffe auf hoher See oder in fremden Küstengewässern nach völkerrechtlichen Grundsätzen dem Flaggenstaat und dessen Gebiet zugerechnet werden können, bedarf hier jedoch keiner abschließenden Beurteilung. Nach § 51 Abs. 1 BEG hat ein Anspruch auf Entschädigung für Schaden an Eigentum zur Voraussetzung, daß der Schaden im Reichsgebiet nach dem Stande vom 31. Dezember 1937 eingetreten ist. Damit ist der Entschädigungsanspruch bewußt auf Schäden beschränkt, die durch Vorgänge innerhalb der Grenzen des Altreichsgebietes eingetreten sind. Es werden somit nicht alle Eigentumsschäden, die im Machtbereich des Nationalsozialismus eingetreten sind, entschädigt. Mag für diese Beschränkung auch der Gedanke der Abgrenzung gegenüber Reparationsstatbeständen bestimmend gewesen sein, so geht es doch nicht an, diese vom Gesetzgeber bewußt gezogene Grenze, die auch der Behebung von Zweifeln dient, im Wege einer ausdehnenden Auslegung zu durchbrechen. Dies wäre aber der Fall, wenn der Begriff des Altreichsgebietes auf deutsche Schiffe, die sich auf hoher See oder in fremden Küstengewässern befanden, erweitert würde. Die Zugehörigkeit dieser Schiffe zum Hoheitsgebiet des deutschen Reiches beruht darauf, daß auf ihnen in weitgehendem Maße die deutsche Rechtsordnung Anwendung findet. Damit ist jedoch nicht auch die weitere Voraussetzung des § 51 Abs. 1 BEG erfüllt, nämlich die Zugehörigkeit zum deutschen Hoheitsgebiet nach dem Stande vom 31. Dezember 1937. Der Begriff des Altreichsgebietes ist fest umrissen. Diese klare Grenzziehung würde aber verwischt werden, wenn deutsche

Schiffe unabhängig davon, ob sie sich in den zum Altreichsgebiet gehörigen deutschen Hoheitsgewässern befanden, diesem Gebiet zugerechnet würden. Können schon Eigentumschäden, die z.B. in Österreich auf Donauschiffen eingetreten sind, nicht entschädigt werden, so muß dies zumindest in gleicher Weise auch für Schäden gelten, die auf Schiffen in fremden Küstengewässern oder auf hoher See eingetreten sind. Eine Berücksichtigung derartiger Schäden kann nur durch den Gesetzgeber erfolgen (vgl. z.B. § 13 des Bundesrückerstattungsgesetzes).

Ein Anspruch auf Entschädigung wegen Schadens an Eigentum nach § 51 Abs. 1 BEG besteht somit nicht, wenn Umzugsgut auf einem deutschen Schiff auf hoher See oder in einem fremden Hafen verloren gegangen oder zerstört worden ist.

b) Die Revision macht ferner geltend, die Klägerin habe in Indien die Herausgabe ihres Umzugsgutes nicht erreichen können, dieses also im Stich lassen müssen; sie habe deshalb einen Entschädigungsanspruch nach der Vorschrift des § 51 Abs. 3 BEG, für deren Tatbestand die örtliche Begrenzung auf das Altreichsgebiet keine Gültigkeit habe.

Dieser Angriff der Revision ist gleichfalls unbegründet. Der erkennende Senat hat im Urteil vom 28. Februar 1964 - IV ZR 175/63 -, zur Veröffentlichung vorgesehen, ausgesprochen, daß ein Anspruch auf Entschädigung wegen "Imstichlassens" von Sachen nach § 51 Abs. 3 BEG nur dann besteht, wenn die im Stich gelassenen Sachen sich zur Zeit des Imstichlassens im Reichsgebiet nach dem Stande vom 31. Dezember 1937 befanden. Auf die Begründung dieser Entscheidung wird Bezug genommen. Die Erwägungen, mit denen das Berufungsgericht ein solches Imstichlassen verneint hat,

sind rechtlich nicht zu beanstanden. Sie stehen im Einklang mit der ständigen Rechtsprechung des Senats (vgl. Urteile vom 25. Juni 1958 - IV ZR 16/58 - und vom 25. Januar 1961 - IV ZR 203/60 -, LM Nr. 7 und 15 zu § 51 BEG 1956 = RZW 1958, 403 Nr. 23 und 1961, 214 Nr. 11).

3. Da das angefochtene Urteil auch im übrigen keinen Rechtsfehler zum Nachteil der Klägerin erkennen läßt, muß deren Revision mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO, § 225 Abs. 1 BEG zurückgewiesen werden.

Ascher

Raske

Wüstenberg

Maaß

Dr. Graf