

42

BGH, Urt.v. 5. Mai 1966 - II ZR 174/64 Rheinschiffahrtsgericht
Duisburg - Ruhrort
Rheinschiffahrtsobergericht
Köln

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 174/64

URTEIL

Verkündet am
5. Mai 1966
Heil,
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der B u n d e s r e p u b l i k Deutschland, vertreten
durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion D[REDACTED],

Beklagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED], [REDACTED] -

2. des Landes Nordrhein-Westfalen, vertreten durch

a) den Regierungspräsidenten in Dü[REDACTED],

- Prozeßbevollmächtigte Rechtsanwälte Dres. [REDACTED]
I. Instanz: und Dr. [REDACTED], [REDACTED] -

b) den Generalstaatsanwalt beim Oberlandesgericht Dü[REDACTED],

3. der See-Berufsgenossenschaft H[REDACTED], Re[REDACTED],
zu 2 und 3 Beklagte,

gegen

1. die Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Firma
S [REDACTED] Reederei GmbH, vertreten durch ihren
Geschäftsführer Jürgen J[REDACTED], Ko[REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED], [REDACTED] -

- 2 -

2. die A., Al. El. gesellschaft, Abt.
Schiffbau, H., Ste.,

- Prozeßbevollmächtigter
I. Instanz: Rechtsanwalt ,
-

3. die Firma W.A. van d. T., Bc. N.V.,
Ro./Ho.,

- Prozeßbevollmächtigte
II. Instanz: Rechtsanwälte Dr. ,
, und . ,
-

4. den G.-Ko., Versicherungs-AG K., We.straße ,

5. Friedrich-Wilhelm W., K., St.straße ,

- Prozeßbevollmächtigte
II. Instanz zu 4 und 5: Rechtsanwälte Dr. ,
und Dr. , -

6. den Maschinenbauingenieur Harald v. Se., H.,
L.straße ,

7. den Maschinenbauingenieur Volker Wi., Fr.,
Fr. Weg ,

- Prozeßbevollmächtigter
II. Instanz zu 6 und 7: Rechtsanwalt ,
-

zu 2 bis 7 Nebenintervenienten -.

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



Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 5. Mai 1966 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Dr. Schulze und Fleck

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten zu 1 werden das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts in Duisburg-Ruhrort vom 27. Dezember 1963 und das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 12. Juni 1964 aufgehoben.

Für die Verhandlung und Entscheidung ist nicht das Rheinschiffahrtsgericht, sondern das Schifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort zuständig.

Die Sache wird zur weiteren Verhandlung und Entscheidung, auch über die etwaigen Mehrkosten, die durch die Anrufung des Rheinschiffahrtsgerichts in erster Instanz entstanden sind, an das Schifffahrtsgericht in Duisburg-Ruhrort verwiesen.

Die Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens werden, mit Ausnahme der Kosten der Nebeninterventionen, der Klägerin auferlegt. Jeder Nebenintervenant trägt die Kosten seiner Nebenintervention, soweit solche im zweiten Rechtszug entstanden sind.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin hatte bei der Ha[REDACTED]-Sta[REDACTED]- und Schiffsbau GmbH, K[REDACTED]-De[REDACTED], den Bau des Fährschiffes "Ti[REDACTED] S[REDACTED]" in Auftrag gegeben. Am 25. Mai 1960 wurde sie als Eigentümerin der Fähre im Schiffsregister eingetragen.

Am 7. Oktober 1960 sollte die "Ti[REDACTED] S[REDACTED]" mit Hilfe von zwei Schleppern nach Holland übergeführt werden. Als die Fähre mit dem Schlepper "M[REDACTED]" vorne und dem Schlepper "N[REDACTED]" achtern die Emmericher Reede passierte, scherte sie plötzlich nach Backbord aus und kollidierte mit dem linksrheinisch liegenden TMS "Di[REDACTED]", das mit Leichtbenzin beladen war. Das Leichtbenzin lief aus und fing Feuer. Auf dem an dieser Stelle von zahlreichen Schiffen befahrenen Rhein kam es zu einer Katastrophe, die letztlich zur Folge hatte, daß die "Ti[REDACTED] S[REDACTED]" ausbrannte und sank.

Die Klägerin hat die Ansicht vertreten, die Kollision und ihre weiteren Folgen hätten bei gehöriger Erfüllung der den Beklagten obliegenden Amtspflichten vermieden werden können. Mit der vorliegenden Klage hat die Klägerin die Beklagten aus dem Gesichtspunkt der Amtspflichtverletzung auf Ersatz des durch den Verlust des Fährschiffes entstandenen Schadens in Anspruch genommen. In Höhe von 4 500 000 DM hat sie Zahlung verlangt und im übrigen Feststellungsklage erhoben.

Die Nebenintervenienten haben sich dem Antrage der Klägerin angeschlossen.

Die Beklagten haben beantragt, die Klage abzuweisen. Die Beklagte zu 1 hat in erster Linie "die sachliche Zuständigkeit des angerufenen Rheinschifffahrtsgerichts" gerügt mit der Begründung, es handele sich um eine Binnenschiffahrtssache, die nicht eine Rheinschiffahrtssache sei. Die Beklagten zu 2 und 3 haben erklärt, die Zuständigkeit des angerufenen Rheinschifffahrtsgerichts nicht zu rügen.

Die Klägerin hat beantragt, die Einrede der Unzuständigkeit des Gerichts zu verwerfen, hilfsweise, den Rechtsstreit an das Schiffahrtsgericht zu verweisen.

Das Rheinschifffahrtsgericht hat die abgesonderte Verhandlung über die Einrede der sachlichen Unzuständigkeit angeordnet und die Einrede durch Urteil verworfen.

Das Oberlandesgericht hat als Rheinschiffahrtsobergericht die Berufung zurückgewiesen und die Sache zur Verhandlung und Entscheidung an das Rheinschifffahrtsgericht zurückverwiesen.

Mit der Revision, um deren Zurückweisung oder Verwerfung die Klägerin bittet, verfolgt die Beklagte zu 1 ihren Klageabweisungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Rheinschiffahrtsobergericht hat ausgeführt:

Das angerufene Amtsgericht Duisburg-Ruhrort sei in jedem Falle zur Entscheidung des Rechtsstreits zuständig, sei es als Rheinschifffahrtsgericht, wenn es sich um eine

Rheinschiffahrtssache handele, sei es als Schifffahrtsgericht, wenn eine Binnenschiffahrtssache vorliege. Mit ihrer Einrede der Unzuständigkeit erstrebe die Beklagte zu 1 die Klärung der Frage, ob das sachlich zuständige Amtsgericht als Schifffahrtsgericht oder als Rheinschiffahrtsgericht zu entscheiden habe. Es handle sich - wie das Berufungsgericht näher darlegt - um eine Rheinschiffahrtssache. Daher habe das Amtsgericht mit Recht seine Zuständigkeit als Rheinschiffahrtsgericht bejaht und die Einrede verworfen.

Die Revision ist zulässig (II) und begründet (III).

II.

Nach § 2 des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschifffahrts- und Rheinschiffahrtssachen vom 27. September 1952 (BGBl III 310 - 5; BSchVerfG) sind (von Strafsachen abgesehen) Binnenschiffahrtssachen bürgerliche Rechtsstreitigkeiten, die mit der Benutzung von Binnengewässern durch Schifffahrt oder Flößerei zusammenhängen und bestimmte, in der genannten Vorschrift näher bezeichnete Ansprüche zum Gegenstand haben. Zu den Binnenschiffahrtssachen gehören auch die Rheinschiffahrtssachen, wie sich aus § 14 Abs. 1 des Gesetzes ergibt und durch die neue Bezeichnung "Gesetz über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen", die das Gesetz durch Art. 1 Nr. 1 des Gesetzes zur Änderung des BSchVerfG vom 15. Mai 1965 (BGBl I, 389) erhalten hat, verdeutlicht worden ist. Aber nicht alle Binnenschiffahrtssachen, die mit der Benutzung des Rheins durch Schifffahrt oder Flößerei zusammenhängen und die in § 2 BSchVerfG bezeichneten Ansprüche zum Gegenstand haben, sind Rheinschiffahrtssachen im Sinne des Gesetzes, sondern nur solche, in denen Klagen der in Art. 34 Nr. II der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (BGBl III 310 - 6) bezeichneten Art

anhängig sind. Hiernach fallen nur bestimmte Gruppen der den Rhein betreffenden Binnenschiffahrtssachen unter den engeren Begriff der Rheinschiffahrtssachen.

In Binnenschiffahrtssachen sind nach § 1 BSchVerfG im ersten Rechtszug sachlich die Amtsgerichte zuständig, auch soweit nach den Vorschriften des Gerichtsverfassungsgesetzes die Landgerichte zuständig wären. Die von den Landesregierungen zur Verhandlung und Entscheidung von Binnenschiffahrtssachen bestimmten Amtsgerichte sind Schiffahrtsgerichte im Sinn des BSchVerfG und führen die Bezeichnung "Schiffahrtsgericht" (§§ 4, 5 BSchVerfG). Haben sie über Rheinschiffahrtssachen zu verhandeln und zu entscheiden, so führen sie anstelle der Bezeichnung "Schiffahrtsgericht" die Bezeichnung "Rheinschiffahrtsgericht" (§ 15 Abs. 1 BSchVerfG). Zur Entscheidung über Rechtsmittel gegen Entscheidungen der Schiffahrtsgerichte (Rheinschiffahrtsgerichte) sind die Oberlandesgerichte zuständig; die von den Landesregierungen bestimmten Oberlandesgerichte sind Schiffahrtsobergerichte (Rheinschiffahrtsobergerichte) und führen diese Bezeichnung (§§ 4, 11, 15 BgchVerfG).

Die Schiffahrtsgerichte und Schiffahrtsobergerichte sind keine besonderen Gerichte, sondern ordentliche Gerichte, die gegenüber den sonstigen ordentlichen Gerichten die Besonderheit aufweisen, daß die sachliche Zuständigkeit im ersten und zweiten Rechtszug (nicht im dritten Rechtszug, § 545 Abs. 1 ZPO, vgl. § 130 BSchG) und der Rechtsmittelzug abweichend von den Vorschriften des Gerichtsverfassungsgesetzes geregelt ist. Dieser schon nach früherem Recht geltende Rechtszustand (vgl. RGZ 167, 305, 307) hat durch das BSchVerfG keine Änderung erfahren. Ebensowenig sind die Rheinschiffahrtsgerichte und Rheinschiffahrtsobergerichte besondere Gerichte, auch sie üben die ordentliche streitige Gerichtsbarkeit aus (§ 12 GVG;

BN
BGHZ 18, 267, 269; Stein-Jonas ZPO 19. Auflage, Vorbemerkung II E 5 vor § 1; a.A. - ohne Begründung - Baumbach-Lauterbach ZPO 28. Auflage, Anm. 2 zu § 14 GVG). Lediglich die als wahlweise Berufungsinstantz zugelassene Zentralkommission in Straßburg steht außerhalb des Rahmens der ordentlichen Gerichtsbarkeit; ihre Zulassung gründet sich auf § 14 Nr. 1 GVG (BGHZ 18, 270). Insoweit wird für das Rechtsmittelverfahren kumulativ ein zweiter Rechtsweg eröffnet.

Durch das Abkommen zwischen den Ländern Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz über die Gliederung der Schifffahrtsgerichtsbarkeit im Rheinstromgebiet (vgl. Stein-Jonas aaO Fußnote 225 b; Baumbach-Lauterbach aaO) ist die Verhandlung und Entscheidung von Binnenschifffahrts- und Rheinschifffahrtssachen je denselben Amtsgerichten und Oberlandesgerichten übertragen worden.

Bei der personellen Verteilung der Rheinschifffahrtssachen und der sonstigen Binnenschifffahrtssachen innerhalb der für Binnenschifffahrtssachen bestimmten Amtsgerichte und Oberlandesgerichte handelt es sich um die Verteilung unter die gleichartigen Spruchorgane desselben Gerichts, um die Geschäftsverteilung (vgl. § 22 b GVG) [vgl. auch BGHZ 6, 178, 181 f]. Dagegen hat die gegenständliche Verteilung von Rheinschifffahrtssachen (seit dem Änderungsgesetz auch von Moselschifffahrtssachen) auf der einen Seite und sonstigen Binnenschifffahrtssachen auf der andern Seite mit der Geschäftsverteilung nichts zu tun. Diese Verteilung führt zu einer besonders gearteten sachlichen Zuständigkeit, ähnlich wie bei der Verteilung zwischen Zivil- und Handelskammern. Während aber im letzteren Falle das Verteilungsverfahren geregelt ist (§§ 94 bis 102 GVG), fehlt es im Verhältnis zwischen Schifffahrtsgericht und Rhein-

schiffahrtsgericht an einer ausdrücklichen gesetzlichen Regelung des bei dem Streit über die Verteilung einzuschlagenden Verfahrens.

Von der Frage, ob eine Binnenschiffahrtssache vor das Schiffahrtsgericht oder das Rheinschiffahrtsgericht gehört, hängt, wie bereits hervorgehoben, der Instanzenzug ab, namentlich die Möglichkeit einer Anrufung der Zentralkommission in Straßburg gegen Entscheidungen der Rheinschiffahrtsgerichte. Aus diesem Grunde darf die Entscheidung einer Binnenschiffahrtssache, die nicht Rheinschiffahrtssache ist, nicht mit einer Rheinschiffahrtssache verbunden werden (§ 16 BSchVerfG). Außerdem bestehen in Rheinschiffahrtssachen die verfahrensrechtlichen Besonderheiten, daß weder Prozeßkautionen von Ausländern ihrer Nationalität wegen noch Gerichtskosten erhoben werden dürfen (§ 14 BSchVerfG, Art. 36 Abs. 1, Art. 39 der rev. Rheinschiffahrtsakte). Diese abweichenden Verfahrensregelungen konnten nur durch Gesetz getroffen werden, das dann notwendigerweise selbst die Geschäftsverteilung zwischen Schiffahrtsgericht und Rhein- (Mosel-) schiffahrtsgericht vornehmen mußte und vorgenommen hat. Eine Abgrenzung der vor diese Gerichte gehörenden Geschäfte durch das Präsidium, das sonst die Geschäfte in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten durch den Verteilungsplan auch gegenständlich zu verteilen hat, scheidet hier aus. Es ist nicht seine Aufgabe, in Zweifelsfällen darüber zu entscheiden, ob eine Sache vor das Schiffahrtsgericht oder das Rheinschiffahrtsgericht gehört. Darüber entscheidet allein der Richter, an den die Sache gelangt. Die richterliche Entscheidung über diese Zuständigkeitsfrage unterliegt der Nachprüfung im Instanzenzug, da das Gesetz eine solche Nachprüfung nicht ausschließt, der deutsche Gesetzgeber nach der zwischenstaatlichen Vereinbarung sie auch insoweit gar nicht ausschließen konnte, als im zweiten Rechtszug die Zentralkommission

angerufen wird. Die Grundsätze, die die Rechtsprechung über die Nichtanwendbarkeit der Verweisungsvorschrift des § 276 ZPO und über die Nichtanfechtbarkeit von Entscheidungen bei Verstoß gegen die Bestimmungen der gegenständlichen Geschäftsverteilung entwickelt hat (RGZ 119, 379, 384; BGHZ 37, 125, 130), können hier keine Anwendung finden. Für die Rheinschiffahrts(ober)gerichte besteht eine "negative" ausschließliche Zuständigkeit, da nach §§ 14, 15 BSchVerfG in Verbindung mit Art. 34 Nr. II der revidierten Rheinschiffahrtsakte nur Rheinschiffahrtssachen vor diese Gerichte gehören und nur für die bei Rheinschiffahrtsgerichten anhängigen Rheinschiffahrtssachen die verfahrensrechtlichen Besonderheiten der revidierten Rheinschiffahrtsakte gelten. Für Sachen, die nicht Rheinschiffahrtssachen sind, können die Parteien die Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte nicht vereinbaren; sie können nicht in den Aufbau der für Rheinschiffahrtssachen geschaffenen Gerichtsorganisation eingreifen, indem sie andere Sachen vor diese Gerichte bringen. Insoweit sind die Vorschriften der §§ 295 Abs. 1, 528 ZPO nicht anwendbar, es gilt die Bestimmung des § 295 Abs. 2 ZPO. Dagegen haben die Rheinschiffahrts(ober)gerichte keine positive ausschließliche Zuständigkeit. In einem Rechtsstreit über Rheinschiffahrtssachen kann auch die Zuständigkeit eines anderen Gerichts vereinbart werden, allerdings mit der Folge, daß die Sache dann nicht als Rheinschiffahrtssache gilt (§ 14 Abs. 2 S. 2 BSchVerfG; so auch schon früher RGZ 87, 251). Streiten die Parteien vor einem Rheinschiffahrtsgericht darüber, ob eine Sache eine Rheinschiffahrtssache oder eine sonstige Binnenschiffahrtssache ist, so sind die Vorschriften der §§ 275, 276 ZPO über die Einrede der sachlichen Zuständigkeit des Gerichts entsprechend anzuwenden. Ist das Rheinschiffahrtsgericht unzuständig, so ist die Sache auf Antrag an das von den Parteien vereinbarte oder an das zuständige Gericht zu verweisen. Wird trotz Hinweises des Rheinschiffahrtsgerichtes (§ 139 ZPO) ein solcher Antrag nicht gestellt, so ist die Klage abzuweisen.

Hiernach ist gemäß § 275 Abs. 2, § 511 ZPO die Berufung gegen das die Einrede verwerfende Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts zulässig. Nach § 545 Abs. 1 ZPO (vgl. § 551 Nr. 4 ZPO) ist auch die Revision gegen das Berufungsurteil zulässig; ein Zwischenurteil im Sinne des § 303 ZPO (vgl. BGHZ 3, 244) liegt nicht vor.

III.

Die Klage ist darauf gestützt, daß der Verwaltungsangestellte Beise als Mitglied der Schiffsuntersuchungskommission beim Wasser- und Schiffsahrtsamt Köln dadurch seine Amtspflicht verletzt habe, daß er die Abfahrt des die "Ti S" überführenden Schleppzuges mündlich genehmigt habe, ohne daß die Kommission die Tauglichkeit der Einheiten des Schleppzuges für die Überführung geprüft habe. Nach dem Vorbringen der Klägerin wird die Beklagte zu 1 für den Schaden aus Amtspflichtverletzung nach § 839 BGB, Art. 34 GG verantwortlich gemacht. Nach § 1 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt vom 15. Februar 1956 (BGBl III 9500 - 1) obliegt dem Bund auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt "die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs (Schiffahrtspolizei) auf den Bundeswasserstraßen". Im Rahmen dieser schiffahrtspolizeilichen Aufgabe werden die durch § 2 der Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße und über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen vom 30. April 1950 (BGBl III 9502 - 4) gebildeten Schiffsuntersuchungskommissionen tätig. Der Verwaltungsangestellte Beise soll als Mitglied der Schiffsuntersuchungskommission hoheitliche Funktionen pflichtwidrig wahrgenommen oder unterlassen haben (Art. 4 b der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße, BGBl III 9502 - 4), die der Sicherung des Verkehrs

auf dem Rhein dienen. Schadensersatzansprüche wegen Verletzung einer Amtspflicht zur Sicherung des Verkehrs auf Binnengewässern sind Binnenschiffahrtssachen (§ 2 Abs. 1 d BSchVerfG), in denen - abweichend von der Vorschrift des § 71 Abs. 2 Nr. 2 GVG - die Amtsgerichte sachlich zuständig sind, denen die Verhandlung und Entscheidung von Binnenschiffahrtssachen zugewiesen sind (§§ 1, 4 BSchVerfG).

Das Rheinschiffahrtsobergericht hat seine Ansicht, über solche Schadensersatzansprüche habe das Amtsgericht als Rheinschiffahrtsgerecht und nicht als Schiffahrtsgerecht zu entscheiden, wie folgt begründet:

Nach § 14 Abs. 2 BSchVerfG seien Rheinschiffahrtssachen nur die in Art. 34 der revidierten Rheinschiffahrtsakte bezeichneten bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten. Die hier allein in Frage kommende Vorschrift des Art. 34 Nr. II c der revidierten Schiffahrtsakte (die Rheinschiffahrtsgerichte sind kompetent zur Entscheidung über Klagen "wegen der Beschädigungen, welche Schiffer und Flößer während ihrer Fahrt oder beim Anlanden verursacht haben") erfasse zwar ihrem Wortlaut nach die hier in Streit befindlichen Schadensersatzansprüche nicht. Die Vorschrift sei aber extensiv auszulegen und umfasse alle Ansprüche auf Ersatz von Schäden, die durch einen Zusammenstoß oder andere Schiffahrtsunfälle auf dem Rhein entstünden. Das erfordere der Sinn und Zweck der Vorschrift, deren Auslegung den modernen Verhältnissen der Schiffahrt Rechnung tragen müsse. Den Schiffahrtstreibenden sollten ein hinsichtlich der Kostenlast privilegiertes, beschleunigtes Verfahren und eine sachkundige Rechtsprechung durch ein nautisch sachverständiges und mit den örtlichen Verhältnissen vertrautes Gericht geboten werden. Dabei komme es nicht darauf an, ob im konkreten Fall auch ein anderes Gericht - hier das

Schiffahrtsgericht - über eine hinreichende Sachkunde verfüge; auch sei gleichgültig, unter welchem rechtlichen Gesichtspunkt die beklagte Partei in Anspruch genommen werde. Im vorliegenden Falle müsse u.U. über nautische Fragen entschieden werden, da die Beklagte zu 1 sich auf ein Verschulden der Besatzungsangehörigen der "Ti S" berufen habe; auch die dem Verwaltungsangestellten Beise zur Last gelegte Unterlassung von Maßnahmen erfordere eine Beurteilung nach nautischen Gesichtspunkten. Bedenken gegen eine solche Auslegung seien auch nicht daraus abzuleiten, daß über die Frage der Amtspflichtverletzung u.U. die Zentralkommission zu entscheiden habe, da auch die Frage, ob Bedienstete der Bundesrepublik die dieser obliegenden Verkehrssicherungspflicht verletztten, an die Zentralkommission zur Entscheidung herangetragen werden könne. Es sei nicht ersichtlich, warum der Bundesrepublik oder einem anderen Uferstaat des Rheins eine andere Stellung eingeräumt werden solle als jedem Schiffahrtstreibenden. Die Übertragung nationaler Hoheitsrechte auf internationale Gremien sei vielfach Bestandteil zwischenstaatlicher Vereinbarungen und begegne nach heutiger Rechtsauffassung keinen Bedenken.

Diesen Ausführungen kann in der hier zu entscheidenden Frage nicht zugestimmt werden. Es entspricht allgemeiner Rechtsüberzeugung, daß der Gerichtsbarkeit eines Staates das hoheitliche Handeln eines fremden Staates nicht unterworfen ist (RGZ 157, 389, 392; BGHZ 19, 341, 343 f; BVerfGE 16, 27, 61 = JZ 1964, 171, 175). Will sich ein Staat in seiner hoheitlichen Betätigung der Gerichtsbarkeit eines anderen Staates oder einer internationalen Institution unterwerfen, so bedarf es hierfür einer ausdrücklichen Vereinbarung. Eine solche enthalten die Bestimmungen der revidierten Rheinschiffahrtsakte nicht. Es ist daher ausgeschlossen, Art. 34

Nr. II c der rev. Rheinschifffahrtsakte im Sinne der Auffassung des Rheinschiffahrtsobergerichts auszulegen. Kein Uferstaat hat sein hoheitliches Handeln durch diese Bestimmung der Gerichtsbarkeit der Zentralkommission, geschweige denn der Gerichtsbarkeit eines anderen Uferstaates unterworfen. Gleichgültig ist, ob diese Tätigkeit mit einem Schiffsunfall auf dem Rhein zusammenhängt. Ebenso unerheblich ist, ob die Beurteilung solcher Amtspflichtverletzungen einer besonderen nautischen Sachkunde bedarf, die übrigens den Schiffahrtsgerichten, die an denselben Amtsgerichten gebildet sind wie die Rheinschiffahrtsgerichte, nicht nur im konkreten Fall, sondern allgemein ebensowenig abgesprochen werden kann wie den Rheinschiffahrtsgerichten. Inwiefern der Umstand, daß in Rheinschiffahrtssachen keine Gerichtskosten erhoben werden, eine Rolle spielen soll, ist nicht ersichtlich.

Abschließend mag bemerkt werden, daß nicht damit gerechnet werden kann, daß das Gericht eines Uferstaates, der wegen seiner hoheitlichen Betätigung von der Zentralkommission oder von einem Rheinschiffahrtsgericht eines anderen Uferstaates entgegen der allgemeinen Rechtsüberzeugung etwa verurteilt würde, das Vollstreckungsurteil (vgl. Art. 40 der revidierten Rheinschifffahrtsakte) gegen den eigenen Staat erteilen würde. Ein deutsches Gericht müßte die Vollstreckungsklage (§§ 722 f ZPO) nach § 328 Abs. 1 Nr. 1 ZPO abweisen.

IV.

Hiernach war zu erkennen, wie geschehen. Die Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens waren mit Ausnahme der Kosten der Nebeninterventionen, die die Nebenintervenienten selbst zu tragen haben (§ 101 ZPO), in entsprechender Anwendung des § 276 Abs. 3 S. 2 ZPO der Klägerin aufzuerlegen (vgl. BGHZ 12, 52, 70 f).

Dr. Fischer

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Dr. Schulze

Fleck