

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: ja

NATO-Truppenstatut vom 19. Juni 1951, BGBl. 1961 II 1190,
Art. VIII Abs. 5 Buchst. h; Revidierte Rheinschiffahrts-
akte vom 17. Oktober 1868 in der Fassung der Bekanntmachung
vom 11. März 1969, BGBl. II 597, Art. 34 Nr. II c; Ges.
über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen
§ 14

Klagen wegen Schäden, die eine französische Pionierfähre
bei einer Dienstfahrt auf der deutschen Rheinstrecke
infolge fehlerhafter Navigation an einem anderen Fahrzeug
verursacht haben soll, können vor den Gerichten der
Bundesrepublik Deutschland (gegen diese) verfolgt werden.
Sie fallen jedoch nicht in die Zuständigkeit der Rhein-
schiffahrtsgerichte.

BGH, Urt. v. 7. November 1974 - II ZR 94/74 - Rheinschiff-
fahrtsobergericht
Karlsruhe
Rheinschiffahrts-
gericht Mannheim

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 94/74

URTEIL

Verkündet am

7. November 1974

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Bundesrepublik Deutschland (in Prozeßstandschaft handelnd für die Republik Frankreich als Truppenentsendestaat), vertreten durch den Bundesminister der Finanzen, dieser vertreten durch das Finanzministerium Baden-Württemberg, dieses vertreten durch das Regierungspräsidium Nordbaden, K., S. platz - ,

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte und -

gegen

die W. & Co., S. - und K. GmbH, M., R. straße , vertreten durch den Geschäftsführer,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 7. November 1974 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Bundschuh

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten werden das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 2. April 1974 und das Urteil des Rheinschiffahrtgerichts Mannheim vom 22. Juni 1972 aufgehoben.

Der Rechtsstreit wird an das Schifffahrtsgericht Mannheim verwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 22. Oktober 1970 fuhren gemäß ihrem Fahrbefehl zwei Schnellboote und drei Pionierfahrzeuge der französischen Streitkräfte auf dem Rhein von Kehl nach Brühl. Letztes Fahrzeug des Verbandes war die Pionierfähre "Ariege - C 46" (40 m lang; 8,30 m breit; 2 x 630 PS), die für den Transport von Landfahrzeugen von Ufer zu Ufer bestimmt ist. Unterhalb von Karlsruhe überholte die Fähre einen rechtsrheinisch fahrenden Schleppzug, der aus dem Boot "P [REDACTED] S [REDACTED]" (29,72 m lang; 5,50 m breit; 495 PS) sowie den aneinander gemeerten Kähnen "F [REDACTED] S [REDACTED]" (68,80 m lang; 8,60 m breit; 749 t; Ladung: 620 t Sand) und "B [REDACTED] S [REDACTED]" (74,31 m lang; 9,18 m breit; 948 t; Ladung: 783 t Kies) bestand. Während der Vorbeifahrt der Fähre an der Backbordseite des backbords hängenden SK "F [REDACTED] S [REDACTED]" knickte dieses Fahrzeug im Bereich von Raum 6, brach und sank anschließend bei

Die Klägerin war Eignerin des SK "F [REDACTED] S [REDACTED]". Sie verlangt mit ihrer vor dem Rheinschiffahrtsgericht Mannheim gegen die Bundesrepublik Deutschland erhobenen Klage die Schäden ersetzt, die den Interessenten des Schleppzuges durch den Unfall des SK "F [REDACTED] S [REDACTED]" entstanden sind. Sie hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 173.682,70 DM nebst Zinsen zu verurteilen, und zwar dinglich mit der Pionierfähre "Ariege - C 46" sowie persönlich im Rahmen des § 114 BinnSchG haftend. Sie wirft der Führung der Pionierfähre vor, mit überhöhter Geschwindigkeit in einem zu geringen Seitenabstand an SK "F [REDACTED] S [REDACTED]" vorbeigefahren zu sein und dadurch das Knicken des Kahnes verursacht zu haben.

Demgegenüber ist es nach dem Vorbringen der Beklagten nur deshalb zu dem Knicken des Kahnes gekommen, weil es sich bei diesem um ein altersschwaches Fahrzeug gehandelt habe, das außerdem unsachgemäß beladen gewesen sei.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision erstrebt die Beklagte die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen. Hilfsweise stellt sie den Antrag, den Rechtsstreit an das zuständige Schiffahrtsgericht zu verweisen.

Entscheidungsgründe:

1. Die Klägerin leitet den von ihr geltend gemachten Schadensersatzanspruch aus der fehlerhaften Navigation einer in Ausübung des Dienstes erlaubterweise die deutsche Rheinstrecke befahrenden Pionierfähre der französischen Streitkräfte her. Sie meint in Übereinstimmung mit den

Vorinstanzen, sie könne diesen Anspruch - der nach den Bestimmungen des Völkergewohnheitsrechts an und für sich vor den französischen Gerichten zu verfolgen wäre, weil kein Staat die Gerichtsbarkeit über hoheitliche Tätigkeiten eines anderen Staates besitzt (vgl. Wengler, Völkerrecht Bd. II S. 949 ff sowie Seidl-Hohenveldten, Völkerrecht 2. Aufl. S. 236 ff) - nach dem Abkommen zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrages über die Rechtsstellung ihrer Truppen vom 19. Juni 1951 (NATO-Truppenstatut; BGBl. 1961 II 1190) in Verbindung mit dem Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut vom 3. August 1959 (BGBl. 1961 II 1218) und dem Gesetz zum NATO-Truppenstatut und zu den Zusatzvereinbarungen vom 18. August 1961 (BGBl. II 1183) vor den Gerichten der Bundesrepublik Deutschland gegen diese geltend machen. Insoweit ist zunächst richtig, daß nach Art. VIII Abs. 5 des NATO-Truppenstatuts in Verbindung mit Art. 41 Abs. 1 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut und Art. 12 Abs. 1 und 2 des Gesetzes zum NATO-Truppenstatut und zu den Zusatzvereinbarungen u. a. diejenigen Ansprüche vor den Gerichten der Bundesrepublik Deutschland gegen diese zu verfolgen sind, die sich daraus ergeben, daß durch Handlungen oder Unterlassungen einer Truppe (eines der Entsendestaaten) in Ausübung des Dienstes im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland einem Dritten, mit Ausnahme einer der Vertragsparteien, Schaden zugefügt worden ist. Jedoch gilt diese Regelung nach Art. VIII Abs. 5 Buchst. h) des NATO-Truppenstatuts nicht für Ansprüche "aus oder im Zusammenhang mit der Navigation oder dem Betrieb eines Schiffes oder dem Verladen, der Beförderung oder dem Entladen einer Schiffsladung, es sei denn, daß es sich um Ansprüche wegen Todes oder Körperverletzung handelt" (vgl. hierzu Palandt, BGB 33. Aufl. Anm. 1 a zu NTS Art. VIII Abs. 5 sowie Rieger, Stationierungsschädenrecht S. 128).

Indes fallen unter die Ausnahmeregelung des Art. VIII Abs. 5 Buchst. h) des NATO-Truppenstatuts nicht alle größeren Wasserfahrzeuge, sondern nur Seeschiffe (ebenso: Entschädigungsrecht der Truppenschäden, Textausgabe mit Erläuterungen, herausgegeben vom Bundesministerium der Finanzen 1969 S. 71). Das folgt zwar nicht unmittelbar aus dem Wortlaut der Vorschrift, ergibt sich jedoch aus Sinn und Zweck der allgemein in Art. VIII Abs. 5 des NATO-Truppenstatuts getroffenen Regelung. Zu diesen beiden Punkten ist näher zu bemerken:

a) Maßgebend für die Auslegung des NATO-Truppenstatuts sind allein der englische und der französische Vertragstext; lediglich sie sind nach Art. XX des Statuts (gleichermaßen) verbindlich. Von ihnen verwendet der englische Text in Art. VIII Abs. 5 Buchst. h) das Wort "ship" (... the provisions of this paragraph shall not apply to any claim arising out of or in connexion with the navigation or operation of a ship ...), was sowohl Seeschiff (see-going ship) als auch Binnenschiff (inland navigation ship), aber auch beides bedeuten kann. Ähnlich verhält es sich mit dem französischen Wortlaut der Vorschrift. Zwar enthält dieser das Wort "navire" (... les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent pas dans les cas de navigation, d'exploitation d'un navire ...), worunter im allgemeinen ein Seeschiff zu verstehen ist (Sachs/Vilatte, Enzyklopädisches französisch-deutsches Wörterbuch 29. Aufl. S. 610 Stichwort: navire). Jedoch gebraucht der französische Text des NATO-Truppenstatuts das Wort "navire" auch dort, wo eindeutig alle Wasserfahrzeuge gemeint sind, somit See- und Binnenschiffe (vgl. Art. VIII Abs. 1 Buchst. ii)). Deshalb ist es nach diesem Text ebenfalls nicht ganz klar, ob Art. VIII Abs. 5 Buchst. h) des Statuts außer den Seeschiffen (navires de mer) nicht auch die Binnenschiffe (bateaux de navigation intérieure) umfaßt.

b) Klarheit über diese Frage gewinnt man hingegen, wenn man bei der Auslegung des Art. VIII Abs. 5 Buchst. h) des NATO-Truppenstatuts den Sinn und Zweck der allgemein in Art. VIII Abs. 5 getroffenen Regelung berücksichtigt. Diese Vorschrift will dem Umstand Rechnung tragen, daß es infolge der Aufnahme von Truppen eines Entsendestaates (worunter nach Art. I Abs. 1 des Statuts das Personal der Land-, See- und Luftstreitkräfte zu verstehen ist) vielfach tagtäglich zu Berührungen zwischen ihnen und der Bevölkerung des Aufnahmestaats kommen und dabei dieser auch Schaden entstehen kann. Um ihr die sonst oft schwierige Verfolgung von Entschädigungsansprüchen zu erleichtern, sieht Art. VIII Abs. 5 des NATO-Truppenstatuts unter Buchstabe a) vor, daß "die Geltendmachung, Prüfung und außergerichtliche Regelung der Entschädigungsansprüche oder die gerichtliche Entscheidung über sie gemäß den Gesetzen und Bestimmungen des Aufnahmestaats erfolgt, die insoweit für seine eigenen Streitkräfte gelten". Damit soll erreicht werden, daß die Bevölkerung des Aufnahmestaats bei Schäden, die ihr durch Mitglieder der Truppe eines Entsendestaats zugefügt werden, grundsätzlich so gestellt ist, wie wenn es sich bei diesen um Streitkräfte des Aufnahmestaats gehandelt hätte. Diesem Zweck würde es aber widersprechen, wenn man die Ausnahmeregelung des Art. VIII Abs. 5 Buchst. h) des NATO-Truppenstatuts weit auslegen und darin auch Binnenschiffe einbeziehen würde. Abgesehen davon, daß - ähnlich wie im Straßenverkehr - in der Binnenschifffahrt die Berührungspunkte zwischen der Truppe eines Entsendestaats und der Bevölkerung des Aufnahmestaats besonders zahlreich sein können und schon deshalb eine unterschiedliche Behandlung gegenüber dem Straßenverkehr durch die Vertragschließenden nicht anzunehmen ist, haben diese bei der Absprache der genannten Bestimmung offensichtlich dem Gedanken Rechnung getragen, daß im Seerecht Staats-, insbesondere Kriegsschiffe besonders behandelt

werden (vgl. z. B. Art. 11 des Internationalen Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23. September 1910 - RGB1. 1913, 49; Art. 3 § 1 des Internationalen Abkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Immunitäten der Staatsschiffe vom 10. April 1926 - RGB1. 1927 II 484; Art. 5 des Internationalen Übereinkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die zivilgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen vom 10. Mai 1952 - BGB1. 1972 II 663) und daran durch Art. VIII Abs. 5 des NATO-Truppenstatuts nichts geändert werden soll.

Für den Streitfall folgt daraus, daß Art. VIII Abs. 5 Buchst. h) auf Ansprüche wegen Schäden, die die französische Pionierfähre "Ariege - C 46" während einer Dienstfahrt auf dem Rhein verursacht hat, keine Anwendung findet, weil es sich bei der für den Einsatz auf Flüssen und anderen Binnengewässern bestimmten Fähre um kein Seeschiff handelt. Deshalb kann die Klägerin ihren Schadensersatzanspruch vor den Gerichten der Bundesrepublik Deutschland gegen diese geltend machen.

2. Beide Vorinstanzen haben ihre sachliche Zuständigkeit ersichtlich nach § 14 Abs. 2 BinnSchVerfG, Art. 34 Nr. II c der Revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (Mannheimer Akte) bejaht. Ob dies rechtlich zutreffend ist, hat der Senat von Amts wegen nachzuprüfen, da insoweit § 295 Abs. 1, § 528 ZPO nicht anwendbar sind, sondern § 295 Abs. 2 ZPO gilt (BGHZ 45, 237, 242; BGH, Urt. v. 24. 5. 71 - II ZR 128/69, LM Nr. 4 zu § 14 BinnSchVerfG = VersR 1971, 816). Die Nachprüfung ergibt, daß die Rheinschifffahrtsgerichte nicht berufen sind, über einen Anspruch, wie er von der Klägerin geltend gemacht wird, zu entscheiden.

Wie bereits erwähnt, hat nach Art. VIII Abs. 5 Buchst. a) des NATO-Truppenstatuts die Geltendmachung, Prüfung und außergerichtliche Regelung der unter Art. VIII Abs. 5 fallenden Ansprüche oder die gerichtliche Entscheidung über sie "gemäß den Gesetzen und Bestimmungen des Aufnahmestaats, die insoweit für seine eigenen Streitkräfte gelten, zu erfolgen". Das bedeutet, daß der Streitfall so zu behandeln ist, als ob es sich um die Dienstfahrt einer Pionierfähre der Bundeswehr gehandelt hätte. In einer solchen Fahrt ist aber die Ausübung hoheitlicher Tätigkeit zu sehen (vgl. BGHZ 3, 321, 328 ff sowie die Anmerkung von Lindenmaier zu dieser Entscheidung in LM [Nr. 1] § 839 [E] BGB; vgl. außerdem BGHZ 42, 176 ff; 49, 267 ff). Die Beurteilung einer derartigen Tätigkeit wird aber von der sachlichen Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte nicht umfaßt, weil die Vertragsstaaten der Mannheimer Akte ihr hoheitliches Handeln deren Gerichtsbarkeit nicht unterworfen haben (BGHZ 45, 237, 245). Hinzu kommt, daß die Vertragsstaaten des NATO-Truppenstatus zwar die gerichtliche Entscheidung über Entschädigungsansprüche Dritter wegen der in Art. VIII Abs. 5 beschriebenen Handlungen und Unterlassungen von Mitgliedern der Truppe eines Entsendestaats den Gerichten des Aufnahmestaats übertragen haben, jedoch kein Anhaltspunkt dafür besteht, daß damit zugleich auch der Rechtsweg vor einem internationalen Gericht - wie der Berufungskammer der Rheinzentralkommission - eröffnet werden sollte, auf dessen Zusammensetzung sie keinen oder - wie bei der genannten Berufungskammer - nur einzelne von ihnen Einfluß haben.

An dieser Beurteilung kann sich entgegen der Ansicht der Klägerin nichts ändern, wenn man mit dem Reichsgericht (RGZ 149, 167 ff) und Vortisch/Zschucke (Binnenschiffahrts- und Flößereirecht 3. Aufl. BSchG § 1 Anm. 5 c und

§ 3 Anm. 2 a) davon ausgeht, daß der Schadensersatzanspruch eines Dritten wegen Verstoßes gegen Verkehrsvorschriften bei der Dienstfahrt einer Pionierfähre der Bundeswehr neben Art. 34 GG, § 839 BGB auch auf die §§ 3, 4, 92 BinnSchG gestützt werden kann. Denn letztlich geht es im Rahmen dieser Bestimmungen ebenfalls nur um die Frage, ob der Führer der Pionierfähre bei Ausübung seiner hoheitlichen Tätigkeit eine Amtspflicht verletzt hat.

Demnach haben beide Vorinstanzen zu Unrecht ihre sachliche Zuständigkeit bejaht. Ihre Urteile waren deshalb aufzuheben und der Rechtsstreit auf den Hilfsantrag der Klägerin an das Schifffahrtsgericht Mannheim zu verweisen.

Stempel

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Bundschuh