

5

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

Ges. über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen §§ 2, 3; EG-Übk. ü. d. gerichtl. Zuständigkeit u. d. Vollstreckung gerichtl. Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 27. September 1968 - EuGVÜ - (BGBl. 1972 II 774) Art. 5

Zur sachlichen Zuständigkeit der Schiffahrtsgerichte nach § 2 Abs. 1 Buchst. c) gehören auch vertragliche Schadensersatzansprüche gegen den Frachtführer wegen Beschädigung der Ladung durch während der Reise in die Schiffsladeräume eingedrungenes Wasser. Die Ansprüche können, sofern die allgemeinen Voraussetzungen des Art. 5 EuGVÜ gegeben sind, vor dem Schiffahrtsgericht geltend gemacht werden, in dessen Bezirk der Erfüllungsort für die Transportverpflichtung des Frachtführers liegt.

BGH, Urt. v. 26. Oktober 1981 - II ZR 198/80 - Schiffahrtsobergericht Karlsruhe
Schiffahrtsgericht Mannheim

5

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 198/80

URTEIL

in dem Rechtsstreit

Verkündet am
26. Oktober 1981
Kaufmann,
Justizhauptsekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

gegen

1.

2.

- P

5

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 5. Oktober 1981 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stimpel und die Richter Dr. Bauer, Dr. Kellermann, Bundschuh und Brandes

für Recht erkannt:

Auf die Rechtsmittel der Klägerin werden das Urteil des Schiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 28. Oktober 1980 und das Urteil des Schiffahrtsgerichts Mannheim vom 28. Februar 1980 aufgehoben, soweit darin zum Nachteil der Klägerin im Verhältnis zu der Beklagten zu 1 erkannt ist.

Die Sache wird im Umfang der Aufhebung zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Schiffahrtsgericht Mannheim zurückverwiesen.

Die Klägerin hat die außergerichtlichen Kosten des Beklagten zu 2 im Revisionsrechtszug zu tragen. Die Entscheidung über die weiteren Kosten der Revision bleibt dem Schiffahrtsgericht Mannheim vorbehalten.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin hatte den Transport einer Partie von rund 575 t Reis mit MS "Hoop" von Rotterdam zum Oberrhein versichert. Für den Transport hatte die Versicherungsnehmerin der Klägerin, die H. Mühle in Mannheim, die Beklagte zu 1



eingeschaltet, die ihren Sitz in Rotterdam hat. Diese hatte ihrerseits den in Amsterdam ansässigen Eigner und Schiffer des MS "Hoop", den Beklagten zu 2, mit der Beförderung der Partie betraut. Während der Reise ist in Höhe der Ortslage Wesel Wasser in die Laderäume des MS "Hoop" eingedrungen und hat einen Teil der Partie beschädigt. Den Schaden hat die Klägerin ihrer Versicherungsnehmerin ersetzt. Nunmehr nimmt sie - aus abgetretenem und übergegangenem Recht - die Beklagten wegen des Ladungschadens in Anspruch. Sie hat behauptet, die Schotten der Laderäume des MS "Hoop" seien von Reisebeginn an undicht gewesen, so daß Wasser aus dem nicht völlig geschlossenen Rohrleitungssystem des Schiffes in die Laderäume habe gelangen können. Mit der beim Schifffahrtsgericht Mannheim erhobenen Klage hat die Klägerin beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner (den Beklagten zu 2 dinglich mit MS "Hoop" sowie persönlich im Rahmen des § 114 BinnSchG haftend) zur Zahlung von 192.422,38 DM nebst Zinsen zu verurteilen.

Die Beklagten haben in erster Linie die Unzuständigkeit des angerufenen Schifffahrtsgerichts gerügt. Ausweislich des "Konnossements" vom 25. August 1978 in Verbindung mit § 26 der Übernahme- und Transportbedingungen der Beklagten zu 1 sei Rotterdam als Gerichtsstand für alle Streitigkeiten vereinbart. Ferner habe die Beklagte zu 1 lediglich dort ihre Vertragspflichten gegenüber der H. Mühle zu erfüllen gehabt, da sie für diese nur als Spediteur und nicht als Frachtführer tätig gewesen sei. Im übrigen sei Ablieferungsort für die Partie Straßburg gewesen.

Demgegenüber hat die Klägerin vorgetragen: Zwischen ihrer Rechtsvorgängerin und der Beklagten zu 1 habe ein (Haupt-) Frachtvertrag bestanden, nach dessen Inhalt die

Verlade- und Transportbedingungen der R[REDACTED]
Mannheim, einer Schwesterfirma der Beklagten zu 1,
gegolten hätten. § 26 dieser Bedingungen bestimme
Mannheim zum Gerichtsstand für alle Streitigkeiten.
Dorthin sei auch - allerdings aus Gründen legaler
Zollersparnis über Straßburg - der Transport der Partie
durchzuführen gewesen.

Das Schiffahrtsgericht hat seine örtliche Zuständig-
keit verneint und die Klage als unzulässig abgewiesen.
Das Schiffahrtsobergericht hat die Berufung der Klägerin
"mit der Maßgabe zurückgewiesen, daß der Rechtsstreit
gegen den Zweitbeklagten im Umfang des hilfsweisen
Klagevorbringens an das örtlich zuständige Schiffahrts-
gericht Duisburg-Ruhrort verwiesen wird". Mit der
Revision beantragt die Klägerin, die Urteile der Vor-
instanzen aufzuheben, soweit sie die Klage gegenüber
der Beklagten zu 1 kostenpflichtig abgewiesen haben, und
die Sache im Umfang der Aufhebung an das Schiffahrtsgericht
Mannheim zurückzuverweisen, hilfsweise sie an das Landgericht
Mannheim zu verweisen. Die Beklagte zu 1 stellt den Antrag,
die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Die Revision hat Erfolg. Entgegen der Ansicht der
Vorinstanzen ist das Schiffahrtsgericht Mannheim für die
Verhandlung und Entscheidung über den von der Klägerin
gegen die Beklagte zu 1 verfolgten Schadensersatzanspruch
zuständig.

1. Allerdings ist dem Berufungsgericht zuzustimmen,
daß die Rechtsvorgängerin der Klägerin und die Beklagte zu 1

die Zuständigkeit des Schifffahrtsgerichts Mannheim für Streitigkeiten aus ihren vertraglichen Beziehungen nicht vereinbart haben. Dabei kann offen bleiben, ob, wie das Berufungsgericht meint, die Gerichtsstandsklausel in § 26 der Verlade- und Transportbedingungen der R [REDACTED] Mannheim ("Für alle Rechtsstreitigkeiten unterwerfen sich die Parteien dem Gerichtsstand Mannheim") zwischen den Parteien deshalb nicht anwendbar ist, weil die Klausel in das Vertragsverhältnis zwischen der Rechtsvorgängerin der Klägerin und der Beklagten zu 1 keinen Eingang gefunden habe. Denn auch wenn man mit der Revision die gegenteilige Ansicht vertritt, so hilft das der Klägerin nicht weiter. Die Klausel bezeichnet nur allgemein Mannheim als Gerichtsstand, hingegen besagt sie nichts über eine Zuständigkeit des dortigen Schifffahrtsgerichts.

2. Nicht zu folgen ist dem Berufungsgericht hingegen, soweit es die gesetzliche Zuständigkeit des Schifffahrtsgerichts Mannheim verneint hat.

a) Vorweg ist zu bemerken:

Bei der Forderung, welche die Klägerin gegen die Beklagte zu 1 verfolgt, handelt es sich um einen frachtvertraglichen Schadensersatzanspruch nach § 58 Abs. 1 BinnSchG und nicht, wie das Berufungsgericht ausgeführt hat, um einen Anspruch aus einem zwischen der Rechtsvorgängerin der Klägerin und der Beklagten zu 1 begründeten Speditionsverhältnis. Für ein solches Verhältnis geben weder das Auftragsschreiben der Rechtsvorgängerin der Klägerin vom 12. August 1978 an die Beklagte zu 1 noch die Durchführung der Beförderung oder die sonstigen Umstände des Falles hinreichende Anhaltspunkte her. In dem genannten Schreiben wird der Beklagten zu 1 der Auftrag erteilt, die mit SS "München" aus Übersee in Rotterdam

ankommende Partie Reis nach Mannheim - Option Straßburg - weiterzuverfrachten. Diesen Auftrag hat die Beklagte zu 1 mit Schreiben vom 25. August 1978 übernommen, nachdem zuvor die Fracht für den Transport Rotterdam - Mannheim (18,-- DM p. t.) beziehungsweise für die Option Rotterdam - Straßburg - Mannheim (24,-- DM p. t.) ausgehandelt worden war. Allerdings liegt insoweit lediglich ein Bestätigungsschreiben der R[REDACTED] Mannheim vom 18. August 1978 und nicht der Beklagten zu 1 vor. Indes hat die Beklagte zu 1 nicht substantiiert bestreiten können, daß R[REDACTED] Mannheim die Fracht für sie mit der Rechtsvorgängerin der Klägerin ausgehandelt hat und die Fracht entsprechend dieser Absprache auch abgerechnet worden ist. Auch hat sich die Beklagte zu 1 zweifellos selbst als (Haupt-) Frachtführer angesehen. In dem von ihr auf einem Formular der L[REDACTED]-Firmengruppe ausgefüllten "Konnossement" vom 25. August 1978 ist bestimmt, daß dem Transport ihre Übernahme- und Transportbedingungen (Konossementsbedingungen) zugrundeliegen. Diese sind aber auf die Tätigkeit als Frachtführer zugeschnitten und bezeichnen die Beklagte zu 1 jeweils als "Reederei". Daß diese in dem "Konnossement" ihren Namen in der Spalte "Absender/Ablader" eingetragen hat, gibt für eine Spediteurstätigkeit nichts weiter her, weil der Hauptfrachtführer im Verhältnis zum Unterfrachtführer Absender ist. Schließlich ist es ohne wesentliche Bedeutung, daß die Beklagte zu 1 über keine eigenen Schiffe verfügt und dieser Umstand der Rechtsvorgängerin der Klägerin auch bekannt gewesen sein soll. Das nötigt schon deshalb nicht zu der Annahme einer expeditionellen Tätigkeit der Beklagten zu 1, weil die Tätigkeit eines Frachtführers in der Binnenschifffahrt keine eigenen Schiffe voraussetzt.

b) Nach § 2 Abs. 1 Buchst. c) des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschifffahrtssachen vom 27. September 1952 (BinnSchVerfG) sind die Schifffahrtsgerichte

sachlich zuständig für bürgerliche Rechtsstreitigkeiten, die mit der Benutzung von Binnengewässern durch Schifffahrt zusammenhängen und vertragliche Schadensersatzansprüche aus einem Unfall, der durch ein Schiff oder bei dem Betrieb eines Schiffes entstanden ist, zum Gegenstand haben. Um eine solche Rechtsstreitigkeit handelt es sich hier. Streitigkeiten zwischen dem Frachtführer und einem Ladungsinteressenten wegen Beschädigung der Ladung während des Transports mit dem von dem Frachtführer eingesetzten Schiff auf einer Binnenwasserstraße hängen, wie nicht weiter ausgeführt zu werden braucht, mit der Benutzung von Binnengewässern durch die Schifffahrt zusammen (vgl. auch Spreckelsen/Herber, Das Deutsche Bundesrecht VI E 20 S. 9). Ferner erscheint es nicht zweifelhaft, daß ein Unfall bei dem Betrieb eines Schiffes vorliegt, wenn, wie die Klägerin behauptet hat, während einer Schiffsreise Wasser wegen technischer Mängel des Fahrzeugs in die Laderäume eindringt und die Güter beschädigt.

c) Nach § 3 Abs. 1 Satz 2 BinnSchVerfG ist - vorbehaltlich einer abweichenden Parteivereinbarung - in den Fällen des § 2 Abs. 1 Buchst. c) BinnSchVerfG nur das Schifffahrtsgericht (örtlich) zuständig, in dessen Bezirk sich die den Anspruch begründende Tatsache ereignet hat. Letzteres ist hier - unbestritten - im Bezirk des Schifffahrtsgerichts Mannheim nicht geschehen. Dessen Zuständigkeit läßt sich daher aus § 3 Abs. 1 Satz 2 BinnSchVerfG nicht herleiten. Die Vorschrift schließt aber auch, wie das Berufungsgericht zutreffend ausgeführt hat, eine Anwendung des § 29 ZPO (Gerichtsstand des vertraglichen Erfüllungsorts) aus. Durch den Gebrauch des Wortes "nur" macht sie deutlich, daß es sich - abgesehen von dem hier nicht vorliegenden Fall einer abweichenden Parteiabsprache - um einen ausschließlichen Gerichtsstand

handelt (ebenso Spreckelsen/Herber aaO S. 11; vgl. auch die in der Deutschen Justiz 1937 S. 175/176 veröffentlichte Begründung zu dem Gesetz über das Verfahren in Binnenschiffahrtssachen vom 30. Januar 1937 - RGBL. I 97, dessen Regelung der örtlichen Zuständigkeit der Schifffahrtsgerichte der Vorschrift des § 3 Abs. 1 Satz 2 BinnSchVerfG 1952 zugrundeliegt - BT.-Drucks. I/3303 S. 8; vgl. ferner Koffka in Deutsche Justiz 1937 S. 226).

d) Dennoch ist die Zuständigkeit des Schifffahrtsgerichts Mannheim für die Klage gegen die Beklagte zu 1 gegeben. Insoweit greift zu Gunsten der Klägerin Art. 5 Nr. 1 des Übereinkommens über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 27. September 1968 (EuGVÜ) - BGBI. 1972 II 774 ein, das für die Bundesrepublik Deutschland am 1. Februar 1973 in Kraft getreten ist - BGBI. II 60 und im Verhältnis zu den sechs ursprünglichen EWG-Staaten gilt (Baumbach/Lauterbach/Albers/Hartmann, ZPO 39. Aufl. S. 1965). Nach dieser Bestimmung kann eine Person, die ihren Wohnsitz im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats hat, in einem anderen Vertragsstaat verklagt werden, wenn ein Vertrag oder Ansprüche aus einem solchen den Gegenstand des Verfahrens bilden, und zwar vor dem Gericht des Ortes, an dem die Verpflichtung erfüllt worden ist oder zu erfüllen wäre. Nun meint allerdings das Berufungsgericht, die Ausschließlichkeitsregelung des § 3 Abs. 1 Satz 2 BinnSchVerfG stehe in den Fällen des § 2 Abs. 1 Buchst. c) BinnSchVerfG auch einer Anwendung des Art. 5 Nr. 1 EuGVÜ entgegen, weil "über die internationale Zuständigkeitsregelung nicht eine innerstaatliche örtliche Zuständigkeit vorgeschrieben werden kann, die das nationale Recht nicht vorsieht". Dabei berücksichtigt es offenbar nicht, daß Art. 5 Nr. 1 EuGVÜ Bestandteil einer von der Bundesrepublik Deutschland ratifizierten völkerrechtlichen Überein-

kunft ist. Ferner beachtet es nicht die Erläuterungen zu Art. 5 und 6 EuGVÜ in dem Bericht zu dem Übereinkommen (Anlage zur Deutschen Denkschrift zu dem Übereinkommen - BT.-Drucks. VI/1973), wonach Art. 5 Nr. 1 EuGVÜ zu den Bestimmungen gehört, welche "den jeweiligen Gerichtsstand unmittelbar und ohne Bezug auf die innerstaatlichen Zuständigkeitsregeln des Staats, in dessen Gebiet das in Frage kommende Gericht seinen Sitz hat, festlegen", damit "der Kläger jederzeit den Beklagten vor einem der in dem Übereinkommen vorgesehenen Gerichte verklagen kann, ohne daß dabei das innerstaatliche Recht des betreffenden Staats in Betracht zu ziehen ist".

Zu bemerken bleibt noch, daß die Frage des Vorrangs von Art. 5 Nr. 1 EuGVÜ gegenüber § 3 Abs. 1 Satz 2 BinnSchVerfG mit der dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften vorbehaltenen Auslegung des Übereinkommens (vgl. Art. 1 und 3 des Protokolls betreffend die Auslegung des Übereinkommens vom 27. September 1968 über die gerichtliche Zuständigkeit und Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen durch den Gerichtshof vom 3. Juni 1971 - BGBl. 1972 II 846) nichts zu tun hat, so daß es keiner Vorlage dieser Frage an diesen Gerichtshof zur Entscheidung bedarf.

e) Die Bedenken des Berufungsgerichts gegen Mannheim als Erfüllungsort der vertraglichen Verpflichtung der Beklagten zu 1 teilt der Senat nicht. Das Berufungsgericht leitet seine Bedenken im wesentlichen daraus her, daß zwischen der Rechtsvorgängerin der Klägerin und der Beklagten zu 1 kein (Haupt-) Frachtvertrag, sondern ein Speditionsvertrag bestanden habe. Das ist, wie unter a) bereits näher dargelegt, nicht richtig. Für die fracht-

rechtliche Verpflichtung der Beklagten zu 1, die Partie Reis nach Mannheim zu befördern und dort abzuliefern, war dieser Ort aber Erfüllungsort. Allerdings trifft es zu, daß die Beklagte zu 1 in der Auftragbestätigung vom 25. August 1978 von einem Transport nach "Straßburg (via Mannheim)" gesprochen und in dem "Konnossement" vom 25. August 1978 Frankreich als Bestimmungsort beziehungsweise als Bestimmungsland bezeichnet und ein im Straßburger Hafen ansässiges Unternehmen in der Spalte "Meldeadresse" eingetragen hat. Daß sie damit bewußt von dem ihr von der Rechtsvorgängerin der Klägerin erteilten Transportauftrag hat abweichen wollen, ist um so weniger ersichtlich, als ihr aus dem Auftragsschreiben der Rechtsvorgängerin der Klägerin vom 11. August 1978 bekannt war, daß die Partie aus zolltechnischen Gründen über Straßburg nach Mannheim (Löschstelle: H [REDACTED] AG/H [REDACTED] Mühle KG, Mannheim-Industriehafen) zu befördern war, was auch in der Frachtvereinbarung seinen Niederschlag gefunden hat.

3. Die Klägerin hat das Berufungsurteil zunächst in vollem Umfang angefochten. Sie hat dann in der schriftlichen Revisionsbegründung das Rechtsmittel - der Sache nach - zurückgenommen, soweit es sich gegen den Beklagten zu 2 gerichtet hat. Sie hat deshalb die außergerichtlichen

Kosten des Beklagten zu 2 im Revisionsverfahren zu tragen, während die Entscheidung über die weiteren Kosten dieses Verfahrens dem Schiffahrtsgericht vorzubehalten war.

Stimpel

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Bundschuh

Brandes