

2041 017

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

ZPO § 38; HGB § 643

Zur Frage der Auslegung und Wirksamkeit einer ausländischen Gerichtswahlklausel im Konnossement.

BGH, Urt. v. 8. Februar 1968 - II ZR 82/67 - OLG Hamburg

LG Hamburg

26

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 82/67

URTEIL

Verkündet am

8. Februar 1968

Heil,

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma Gustav Z [REDACTED], H [REDACTED]-B [REDACTED],
Inh. Karl W [REDACTED], H [REDACTED], G [REDACTED] B [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Paul [REDACTED] -

gegen

1. die Firma H [REDACTED]-A [REDACTED] L [REDACTED], N [REDACTED] V [REDACTED],
vertreten durch die Direktoren van der V [REDACTED], von H [REDACTED],
J. W. B [REDACTED] jr., H. R [REDACTED] und Dr. D [REDACTED],
W [REDACTED], R [REDACTED]/Niederlande,

2. die Firma F [REDACTED] W [REDACTED] & Co., Ltd., vertreten durch die
Direktoren E [REDACTED] K [REDACTED] und J. A. M [REDACTED],
[REDACTED] L [REDACTED] Street, L [REDACTED]

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -.

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 8. Februar 1968
unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und
der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Bukow und
Fleck

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivil-
senats des Hanseatischen Oberlandesgerichts
zu Hamburg vom 2. März 1967 wird auf Kosten
der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin macht aus übergegangenem und abgetre-
tenem Recht der Empfänger Ansprüche wegen Ladungsschäden
an verschiedenen Warenpartien geltend, die von dem der
Beklagten zu 2) gehörenden, von der Beklagten zu 1) ge-
charterten MS "Pacific Fortune" aus den USA nach Hamburg
befördert und dort am 18. Februar 1965 eingetroffen sind.
Die Beklagte zu 1) hat hierüber Konnossemente ausgestellt,
deren Nr. 26 folgenden Wortlaut hat:

"Construction Clause

It is mutually agreed that all questions
arising under this Bill of Lading shall be settled
in and in accordance with Laws of the Country of
the carrying Company which owns or has chartered
the Vessel, but nevertheless and it is hereby
expressly agreed that Shippers and Consignees by
accepting this Bill of Lading waive and renounce
Article 700 of the Dutch Commercial Code."



Die Klägerin hat von den Beklagten als Gesamtschuldner Zahlung des von ihr errechneten Schadens von 23.982,88 DM und von der Beklagten zu 2) außerdem Duldung der Zwangsvollstreckung in das Schiff wegen dieses Betrages verlangt.

Die Beklagten haben Abweisung der Klage beantragt und die Einrede der fehlenden internationalen Zuständigkeit erhoben. Die Klausel Nr. 26 schließe die Zuständigkeit der deutschen Gerichte aus. Die Klage habe vor den niederländischen Gerichten erhoben werden müssen.

Das Landgericht und das Oberlandesgericht haben die Klage wegen Unzuständigkeit des angerufenen Gerichts abgewiesen. Mit der Revision beantragt die Klägerin die Aufhebung des Urteils des Oberlandesgerichts und Zurückverweisung der Sache an das Landgericht. Die Beklagten beantragen, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Die Revision bezweifelt, ob für die Rechtsbeziehungen der Parteien die Bedingungen maßgebend sind, die in der "Long Form" des Konnossements enthalten sind. Die Beklagte zu 1) habe für die Beförderung eine "Short Form" verwendet, die die Bedingungen, insbesondere Nr. 26, nicht enthalte, sondern nur auf sie Bezug nehme. Die Bedingungen seien bei der Reederei nicht zu erlangen gewesen. Die Rüge geht ins Leere. Nach dem unberichtigten Tatbestand des angefochtenen Urteils (S. 2), der mit dem des Landgerichts übereinstimmt, enthielten die ausgestellten Konnossemente

die Klausel Nr. 26. Zudem hat die Klägerin in den Vorinstanzen nichts darüber vorgetragen, daß dem Befrachter die vollständigen Bedingungen nicht bekannt und nicht zugänglich gewesen seien.

II. Das Berufungsgericht entnimmt der Klausel Nr. 26 die Vereinbarung der Zuständigkeit der Gerichte des Landes der "carrying Company which owns or has chartered the Vessel". Eine solche Vereinbarung schließt die an sich gegebene örtliche Zuständigkeit des Landgerichts Hamburg nach § 29 ZPO (Bestimmungshafen Hamburg) und zugleich die Zuständigkeit aller deutschen Gerichte (sog. internationale Zuständigkeit) aus. Sie gehört daher dem Prozeßrecht an. Ihre Wirksamkeit ist nach deutschem Recht zu beurteilen. Die Auslegung durch das Berufungsgericht ist im vollen Umfang durch das Revisionsgericht nachzuprüfen, da ein prozessualer Vertrag in Frage steht (BGHZ 4, 334). Die Aufnahme in ausländische Allgemeine Geschäftsbedingungen, die der Nachprüfung durch das Revisionsgericht nicht unterliegen (BGH LM ZPO § 549 Nr. 72), ändert hieran nichts.

III. Die Revision hält die Auslegung des Berufungsgerichts für fehlerhaft. Sie meint, schon die Überschrift "Construction Clause" ergebe, daß es sich nur um eine Auslegungsvorschrift handele. Die Überschrift mag unüblich sein, weil im allgemeinen "Jurisdiction" oder "Law of Application" als Überschrift für Gerichtsstands- und Rechtswahlklauseln verwendet wird. Die von der Revision für richtig gehaltene Übersetzung von "Construction Clause" ist aber unzutreffend. Der Ausdruck "Construction" (im allgemeinen = Auslegung) kann auch im Zusammenhang mit der Rechtswahl verwendet werden (vgl. Scrutton,

On Charterparties and Bills of Lading, 17. Aufl. S. 17 ff: Construction of the Contract-By what Law; Carver, Carriage by Sea § 575). Entsprechend dieser Bedeutung der Überschrift behandelt auch der Inhalt der Klausel eindeutig die Entscheidung von Streitfragen (any questions shall be settled ...").

IV. Ferner meint die Revision, die Wörter: "in and in accordance with laws of the country" seien ein etwas ungewöhnlicher und altertümlicher Ausdruck für "nach und in Gemäßheit". Solche Ausdrucksweise ist aber nirgends nachweisbar. Die Revision übersieht, daß Gerichts- und Rechtswahl regelmäßig in Konnossementsbedingungen verbunden werden (z. B.: "any questions shall be determined by English Law and in England"; vgl. Hoffmeyer, Die Gerichtswahlklausel im Konnossement S. 9). Da hier kein bestimmtes Land namentlich genannt werden konnte, weil die Konnossemente des Reeders von Charterern verschiedener Länder benutzt werden, konnten Gerichtswahl ("settled in the country of ...") und Rechtswahl ("in accordance with the laws of ...") wie geschehen knapp zusammengefaßt werden (ebenso Rechtbank Amsterdam, Schip en Schade 1964, 37; vgl. Droit Maritime Français 1966, 379).

Die Klausel ist weder unklar noch mißverständlich, wie die Revision meint. Ihr kann auch nicht entgegengehalten werden, daß in manchen Ländern Zuständigkeitsvereinbarungen nicht oder nur fallweise (z. B. in England, Kanada) anerkannt werden (vgl. Hoffmeyer aaO S. 32 ff). In zahlreichen Ländern, darunter die Bundesrepublik, werden Gerichtswahlklauseln grundsätzlich beachtet. Im internationalen Konnossementsverkehr suchen daher die

Aussteller die Unsicherheiten und den Wechsel der Zuständigkeit (z. B. nach dem Bestimmungshafen) durch Klauseln auszuschalten. Mit einer solchen Klausel muß jeder Ladungsbeteiligte rechnen.

V. Aus der sog. Demise-Klausel Nr. 31 des Konnossements ist nichts gegen die Wirksamkeit der Gerichts- und Rechtswahlklausel herzuleiten. Es kann offen bleiben, welche Bedeutung dieser Klausel überhaupt zukommt, insbesondere in welchem Umfang sie den Reeder zum Verfrachter macht (vgl. Lorenz-Meyer, Reeder und Charterer S. 122 f). Die Klägerin will jedenfalls auch die Beklagte zu 1) als Verfrachter aus dem Konnossement in Anspruch nehmen und unterwirft sich damit der Gerichts- und Rechtswahlklausel auch für diese Ansprüche. Diese Klausel sieht vor, daß das Land der transportierenden Gesellschaft maßgeblich sein soll, mag sie Reeder oder Charterer sein. Es richtet sich also stets die Zuständigkeit und das anwendbare Recht nach der transportierenden Gesellschaft, mag sie Reeder, Demise-Charterer oder sonstiger Charterer sein.

VI. Es genügt auch, daß das als zuständig vereinbarte Gericht bestimmbar ist (Stein-Jonas, ZPO § 38 III Nr. 32). Seine geographische Bezeichnung war hier nicht möglich, weil verschiedene Länder in Frage kamen. Klauseln, die die Gerichte eines bestimmten oder bestimmbaren Landes für zuständig erklären, sind allgemein gebräuchlich und führen zu keiner Unklarheit.

VII. Das Berufungsgericht legt die Klausel ferner dahin aus, daß nur die Gerichte des Landes, dem die transportierende Gesellschaft angehört, zuständig sein sollen.

Nach deutschem Recht ist es grundsätzlich zulässig, ausländische Gerichte als ausschließlich zuständig zu vereinbaren, sofern der Streitgegenstand der Verfügung der Parteien unterliegt und die deutschen Gerichte nicht ausschließlich zuständig sind. Dies gilt sogar dann, wenn das Urteil des ausländischen Gerichts mangels Verbürgung der Gegenseitigkeit in Deutschland nicht anerkannt wird (BGH, Urt. des VIII. Zivilsenats vom 13. Dezember 1967, WM 1968, 60; auch zum Abdruck in BGHZ bestimmt). Ob die Zuständigkeit als ausschließliche gemeint ist, muß durch Auslegung nach den Umständen des Falles ermittelt werden. Es spricht keine Vermutung dafür oder dagegen (RGZ 159, 254, 256). Dagegen kann insbesondere sprechen, daß das ausländische Urteil in Deutschland nicht anerkannt werden würde (BGH aaO). Hier wurde zur Zeit der Ausstellung des Konnossements das Urteil eines niederländischen Gerichts nicht anerkannt. Wie das Berufungsgericht darlegt, war dies aber der Fall, als der Streit der Parteien entstand und die Klage erhoben wurde. Die Auslegung, daß ein ausschließlicher Gerichtsstand durch Nr. 26 des Konnossements begründet werden sollte, ist auch im übrigen nicht zu beanstanden. Mit Recht legt das Berufungsgericht entscheidenden Wert darauf, daß hier eine Vereinbarung internationaler Zuständigkeit im Rahmen der Allgemeinen Geschäftsbedingungen einer ausländischen Reederei vorliegt. Nicht anders als bei anderen Unternehmen mit Auslandsbeziehungen (z. B. Banken; vgl. RG JW 1936, 3185) soll die Vereinbarung bewirken, daß die Geschäftsbedingungen ausschließlich nach dem Recht des Sitzes des transportierenden Unternehmens und durch die Gerichte dieses Landes beurteilt werden. In diesem

Sinne werden auch die Klauseln von den übrigen Beteiligten (Befrachter, Empfänger) verstanden. An die Schaffung eines besonderen Gerichtsstandes neben den gesetzlichen ist ersichtlich nicht gedacht. Daß die befördernde Gesellschaft an ihrem Sitz verklagt werden kann, ist selbstverständlich und bedurfte keiner Festlegung im Konnossement. Die Verbindung der Gerichtsstandsvereinbarung mit der Rechtswahl läßt deutlich erkennen, daß der Rechtsstreit nicht nur nach dem Recht des Sitzes der Gesellschaft, sondern auch nur durch die dort tätigen und mit diesem Recht vertrauten Gerichte entschieden werden soll (vgl. RG Warn 1922 Nr. 60 S. 71).

VIII. Bedenken gegen die Prorogationsklausel ergeben sich auch nicht unter dem Gesichtspunkt, daß zwingende Bestimmungen des deutschen Rechts (§ 622 HGB) durch sie ausgeschaltet werden könnten (vgl. BGH LM HGB § 89 b Nr. 16; Schlegelberger-Liesecke, Seehandelsrecht, 2. Aufl. Einf § 556 A. 31). Die Niederlande haben die Haager Regeln und damit auch ihre zwingenden Bestimmungen (Art. 3 § 8) in ihr Recht übernommen.

IX. Die Revision erweist sich hiernach als unbegründet und war daher zurückzuweisen. Die Entscheidung über die Kosten beruht auf § 97 ZPO.

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Bukow

Fleck