
Datum: 31.01.2013
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 18. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 18 U 48/12
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2013:0131.18U48.12.00

Vorinstanz: Landgericht Münster, 112 O 18/11
Schlagworte: internationale Zuständigkeit
Normen: Art. 31 CMR

Leitsätze:

Für vertragliche Ansprüche gilt, dass mit dem "Ort der Übernahme des Gutes" gem. Art. 31 Ziff. 1 S. 1 lit. b) CMR nicht der Übernahmeort des Gesamttransports, sondern der Ort gemeint ist, an dem der beklagte Unterfrachtführer das Gut übernommen hat (wie HansOLG, Urt. vom 17.7.2008, Az. 6 U 226/07).

Tenor:

Auf die Berufung der Beklagten wird das Zwischenurteil des Landgerichts Münster vom 16.02.2012 (Aktenzeichen: 112 O 18/11) abgeändert und die Klage als unzulässig abgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Rechtsstreits.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrages leistet.

Die Revision wird zugelassen.

Gründe:

I.	2
Die Berufung der Beklagten richtet sich gegen das Zwischenurteil des Landgerichts Münster vom 16.02.2012, mit der das Landgericht die Klage für zulässig erklärt worden ist, weil das Landgericht Münster gemäß Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR international und gemäß Art. 1 lit. a CMR örtlich zuständig sei.	3
Die Klägerin, die behauptet, Verkehrshaftpflichtversicherer der niederländischen Firma X mit Sitz in Rijen/Niederlande zu sein, nimmt die Beklagte aus einem Frachtvertrag wegen eines angeblichen Transportverlustes in Anspruch.	4
Die Firma X wurde von der Firma M GmbH & Co. KG aus L am 21.04.2008 mit dem Transport von 5137 Notebooks und 517 Kartons NBC Griftbox von F nach Großbritannien zu verschiedenen dortigen C-Filialen beauftragt. Die Firma M GmbH ihrerseits war zuvor durch die Firma N2 AG aus F2 mit diesem Transport beauftragt worden. Die Firma X holte am 23. oder 25.04.2008 eine Teilmenge von 37 Euro Cheppaletten in F ab und verbrachte sie zu ihrem Lager in Rijen/Niederlande. Die Firma X beauftragte die Beklagte mit der Fracht einer Teilmenge für die C-Stores Ltd. in Chelmsford/England.	5
Die Firma X wurde in dem Rechtsstreit vor dem Landgericht in Münster AZ. 22 O 128/08 von der Assekuranz-Union aus übergegangenem Recht der Firma M auf Schadensersatz in Anspruch genommen mit der Begründung, bei C-Stores Ltd. in Chelmsford/England fehlten 120 der auf den LKW der Beklagten angeblich verladenen Notebooks. Mit Urteil vom 06.03.2009 wurde die Firma X verurteilt, an die D 66.415,60 Euro nebst Zinsen zu zahlen. Wegen der Einzelheiten wird auf Blatt 101 ff. der beigezogenen Akten Landgericht Münster AZ. 22 O 128/08 (im Folgenden: Beiakte) Bezug genommen. Mit Urteil vom 04. November 2010 (Blatt 238 ff. der Beiakte) wurde die Berufung der Firma X zurückgewiesen.	6
Der Beklagten wurde mit einem am 12.11.2008 zugestellten Schriftsatz (Blatt 67 der Beiakte) der Streit verkündet.	7
Die Klägerin hat zur Zuständigkeit des Landgerichts Münsters vorgetragen, das angerufene Gericht sei nach Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR als Gericht des Übernahmeortes zuständig. Sie hat sich auf das Urteil vom 20.11.2008 (TransportR 2009, 26 = NJW-RR 2009, 1070) und den Beschluss vom 31.05.2001 (NJW-RR 2002, 31) des Bundesgerichtshofs berufen und hat dazu vorgetragen, dass der Bundesgerichtshof als Übernahmeort den Ort angesehen habe, bei dem das Gut ursprünglich übernommen worden sei, und zwar auch dann, wenn die Klage gegen einen Unterfrachtführer gerichtet sei, der das Gut woanders übernommen habe.	8
Die Klägerin hat beantragt,	9
die Beklagte zu verurteilen, an sie 96.798,60 Euro nebst Zinsen in Höhe von 6 % p.a. aus 91.539,55 Euro seit Rechtshängigkeit sowie aus weiteren 5340,05 Euro seit dem 06. Oktober 2011 zu zahlen.	10
Die Beklagte hat beantragt,	11
die Klage abzuweisen.	12
Die Beklagte hat die internationale Unzuständigkeit deutscher Gerichte gerügt und hat dazu vorgetragen, dass es schon offensichtlich systemfremd sei, auf einen Transportauftrag zwischen zwei niederländischen Parteien mit einem Übernahmeort in den Niederlanden und einem Ablieferungsort in England die Zuständigkeit deutscher Gerichte anzunehmen. Sie hat	13

die Auffassung vertreten, dass sich der Bundesgerichtshof mit seinem Beschluss vom 31.05.2001 ausschließlich mit deliktischen Ansprüchen befasst und nicht etwa festgestellt habe, dass der Hauptfrachtführer die Ansprüche gegen den Unterfrachtführer am ursprünglichen Übernahmeort geltend machen könne, wenn die Übernahme durch den Unterfrachtführer in einem anderen Land stattgefunden habe. Außerdem hat sie behauptet, dass der Beklagten als Unterfrachtführerin der ursprüngliche Abgangsort der Sendung nicht bekannt gewesen sei. Im Übrigen hat sie die Auffassung vertreten, dass die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Beklagten in das Vertragsverhältnis zwischen der Firma X und der Beklagten einbezogen worden seien und insoweit die dortige Schiedseinrede gelte.

Wegen der Einzelheiten des Sach- und Streitstandes in der ersten Instanz wird auf den Tatbestand des angefochtenen Urteils Bezug genommen. 14

Mit Zwischenurteil vom 16.02.2012 hat das Landgericht gemäß § 280 Abs. 1 ZPO vorab die Zulässigkeit der Klage bejaht. Das Landgericht stützt seine Auffassung, gemäß Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR international zuständig zu sein, im Wesentlichen auf die von der Klägerin genannten BGH-Entscheidungen. Das Landgericht hat dazu ausgeführt, dass Übernahmeort im Sinne von Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR der Ort sei, an dem das Gut ursprünglich (beim Absender) übernommen wurde, und zwar auch dann, wenn der Unterfrachtführer das Gut an einem anderen als dem ursprünglichen Ort übernommen hat. Abzustellen sei dabei auf den Frachtvertrag zwischen dem Hauptfrachtführer und dem Auftraggeber und nicht auf das Vertragsverhältnis zwischen dem Hauptfrachtführer und dem Unterfrachtführer bzw. weiteren Unterfrachtführern. Auch sei bei vertraglichen Ansprüchen nicht entscheidend, ob eine Kenntnis des Unterfrachtführers vom Abgangsort gegeben gewesen wäre. Anders als bei deliktischer Haftung könne der Unterfrachtführer sich bei seinem Vertragspartner i.d.R. erkundigen, wo der Abgangsort des Frachtgutes sei, sofern er diese Information für maßgeblich halte. Es reiche aus, wenn der Unterfrachtführer weiß oder zumindest hätte wissen können, dass er im Rahmen einer der CMR unterliegenden Gesamtbeförderung tätig wird. Das habe die Beklagte gewusst, da der Transport von den Niederlanden nach England erfolgen sollte. 15

Gegen das ihr am 17.02.2012 zugestellte Urteil hat die Beklagte mit Schriftsatz vom 05.03.2012, eingegangen am 06.03.2012, Berufung eingelegt und diese am 12.03.2012 begründet. 16

In der Berufungsbegründung wiederholt und vertieft die Beklagte ihr erstinstanzliches Vorbringen zu Art. 31 Abs. 1 CMR und nimmt insbesondere Bezug auf ein Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichtes vom 17.07.2008 – Az. 6 U 226/07 mit nahezu identischem Sachverhalt (Blatt 137 ff. der Akte). Zudem habe das Landgericht Tatsachen unvollständig festgestellt. Obwohl die Beklagte bestritten habe, dass die Sendung ursprünglich in Deutschland übernommen worden sei, habe das Landgericht dazu keine ausdrücklichen Feststellungen getroffen. 17

Die Beklagte beantragt, 18

die Klage unter Abänderung des Zwischenurteils des Landgerichts Münster (112 O 18/11) vom 16.02.2012 abzuweisen. 19

Die Klägerin beantragt, 20

die Berufung zurückzuweisen. 21

22

Die Klägerin verteidigt das angefochtene Urteil und vertieft ihren Vortrag erster Instanz.

Im Senatstermin vom 22.11.2012 hat der Senat die Sach- und Rechtslage erörtert. Die Parteien hatten Gelegenheit zum ergänzenden Vortrag. Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die bezeichneten Urkunden und den Inhalt der gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen. 23

II. 24

Die zulässige Berufung der Beklagten hat Erfolg. Das Landgericht hat seine internationale Zuständigkeit zu Unrecht bejaht. Die Klage ist als unzulässig abzuweisen. 25

1. 26

Wie das Landgericht zutreffend darlegt, ist die CMR auf das Vertragsverhältnis der Parteien anwendbar. Hingegen ergibt sich aus der CMR nicht die internationale Zuständigkeit deutscher Gerichte für den vorliegenden Rechtsstreit. Insbesondere führt Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR nicht weiter. Mit dem „Ort der Übernahme des Gutes“ im Sinne der Vorschrift ist im Verhältnis der Parteien nicht – wie das Landgericht der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (NJW-RR 2002, 31 ff.; NJW-RR 2009, 1070 ff.) entnehmen zu können glaubt – der Übernahmeort des Gesamttransportes (dann F und damit Deutschland), sondern der Übernahmeort des beklagten Unterfrachtführers (damit Rijen und damit Niederlande) gemeint. 27

Der Bundesgerichtshof hat entschieden, dass deliktische Ansprüche des Absenders wegen der Beschädigung oder des Verlustes des Transportguts gegen den Unterfrachtführer am Übernahmeort des Gesamttransportes geltend gemacht werden können, wenn der letztere im Zeitpunkt des eigenen Vertragsabschlusses wusste oder zumindest hätten wissen können, dass der Hauptfrachtvertrag der CMR unterliegt (BGH, NJW-RR 2009, 1070 (1072)). Die Beweislast hierfür trägt der Absender (BGH, NJW-RR 2009, 1070 (1072); Eichel, TranspR 2010, 426 (428)). 28

Auf diese Weise schafft der Bundesgerichtshof einen einheitlichen Gerichtsstand für eine Klage des Absenders gegen den Frachtführer aus Vertrag und dessen Unterfrachtführer aus Delikt, womit einerseits die Gefahr widerstreitender Entscheidungen über den gleichen Sachverhalt gebannt und zum anderen dem Zweck des Art. 31 CMR Rechnung getragen werden soll, Streitigkeiten aus CMR-Beförderungen auf ganz bestimmte Gerichtsstände zu konzentrieren. 29

Mit der vorliegenden Konstellation hat der Bundesgerichtshof sich nach Auffassung des Senats inhaltlich nicht befasst. Ob er die von ihm aufgestellten Grundsätze auch auf die Geltendmachung vertraglicher Ansprüche des Hauptfrachtführers gegen den Unterfrachtführer angewandt wissen möchte, geht aus dem Wortlaut der Entscheidungen nicht eindeutig hervor. Gegen eine Übertragung spricht vor allem, dass keine vergleichbare Interessenlage besteht. Der Absender, der die Einschaltung von Unterfrachtführern durch seinen Vertragspartner nicht steuern und deswegen das dadurch auf ihn zukommende Prozessrisiko nicht kalkulieren kann, muss davor bewahrt werden, im Ernstfall gegen den Unterfrachtführer in einer für ihn nicht vorhersehbaren fremden Rechtsordnung vorgehen zu müssen. 30

Ein vergleichbares Risiko gibt es zwischen Vertragsparteien, die eine Zusammenarbeit sehenden Auges vereinbart haben, naturgemäß nicht. Im Gegenteil zeigt gerade die 31

vorliegende Konstellation, wie fragwürdig eine Ausdehnung der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs auf das Vertragsverhältnis zwischen Haupt- und Unterfrachtführer ist: Es spricht nach Auffassung des Senats wenig dafür, einen gerechten Ausgleich prozessualer Interessen anzunehmen, wenn ein in den Niederlanden ansässiger Unterfrachtführer vor deutschen Gerichten gerichtspflichtig ist wegen der vom ebenfalls niederländischen Hauptfrachtführer behaupteten Verletzung vertraglicher Nebenpflichten aus einem Transport, der in den Niederlanden begonnen wurde und nach England geführt hat. Noch deutlicher wird die „Schieflage“, die entsteht, wenn man den ursprünglichen Absendeort als zuständigkeitsbegründend für vertragsrechtliche Streitigkeiten zwischen Haupt- und Unterfrachtführer ansieht, wenn man sich einen Unterfrachtführer vor Augen führt, der in einer Kette von CMR-Transporten nur ein ganz kleines Glied, etwa von B nach Eupen, übernommen hat. Liegt der ursprüngliche Absendeort des Transportgutes in der Ukraine, müsste der Transporteur sich gegen vermeintliche Ansprüche seines Vertragspartners nach dessen Belieben vor ukrainischen Gerichten verteidigen. Das überzeugt nicht.

Überzeugend ist hingegen die systematische Argumentation, mit der das Hanseatische Oberlandesgericht in seiner Entscheidung vom 17.7.2008 die auch hier vertretene Sichtweise gerechtfertigt hat. Wenn zum einen in Art. 31 Abs. 1 S. 1 lit. a CMR ausdrücklich auf den Beförderungsvertrag mit dem Beklagten abgestellt wird, erscheint es nur konsequent, auch in Art. 31 Abs. 1 S. 1 lit. b CMR das Vertragsverhältnis mit dem Beklagten als maßgeblich zu erachten, mithin auf den zwischen Haupt- und Unterfrachtführer vereinbarten Übernahmeort abzustellen. Zum anderen kann der *Ablieferungs*ort nach Art. 31 Abs. 1 S. 1 lit. b CMR nur so verstanden werden, dass der nach dem Frachtvertrag, der die Basis des Rechtsstreits bildet (hier also der Unterfrachtvertrag), für die Ablieferung vorgesehene Ort gemeint sei. Konsequenterweise muss bei einer vertraglichen Inanspruchnahme des Unterfrachtführers durch den Hauptfrachtführer der *Übernahmeort* nach den gleichen Kriterien bestimmt werden, d.h. danach, wo der Unterfrachtführer das Gut tatsächlich übernommen hat (vgl. dazu Hanseatisches OLG, Urteil vom 17.7.2008 – 6 U 226/07, Blatt 137 der Akte (144 f.)).

2. 33

Ob die Schiedsklausel der Beklagten in ihren Allgemeinen Geschäftsbedingungen Bestandteil ihres Vertrages mit der Firma X geworden ist und in der Folge dann auch die Klägerin als Zessionarin bindet, was unter Berücksichtigung insbesondere der Einbeziehungsvoraussetzungen des Art. II des New Yorker UN-Übereinkommens von 1958 über die Anerkennung und Vollstreckung ausländischer Schiedssprüche (UNÜ) bzw. – nach dem Meistbegünstigungsgrundsatz aus Art. VII I HS 2 UNÜ – des Art. 1021 der niederländischen Zivilprozessordnung zu klären wäre, kann offen bleiben. Eine bejahende Antwort auf diese Frage würde ebenfalls zur Abweisung der Klage mangels Zuständigkeit (staatlicher) deutscher Gerichte führen.

III. 35

Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 ZPO. Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO. 36

IV. 37

Die Revision war wegen grundsätzlicher Bedeutung der Rechtssache (§ 543 Abs. 2 Nr. 1 ZPO) und zur Fortbildung des Rechts (§ 543 Abs. Nr. 2 1. Alt. ZPO) zuzulassen. Es ist zu erwarten, dass die Frage, ob der Hauptfrachtführer seine vertraglichen Ansprüche gegen den Unterfrachtführer am ursprünglichen Übernahmeort geltend machen kann, wenn die 38

tatsächliche Übernahme des Transportgutes durch den Unterfrachtführer in einem anderen Land stattgefunden hat, in einer nicht unerheblichen Zahl von Fällen auftreten wird.
