

30. Sind die Vorschriften des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 revisible Rechtsnormen auch dann, wenn der Tatbestand des erhobenen Anspruches nach den Kollisionsnormen des internationalen Privatrechts die Anwendung ausländischen Rechts bedingt, und auch das internationale Übereinkommen hiernach als ausländisches Recht zur Anwendung zu kommen hat?

VI. Zivilsenat. Ur. v. 25. Februar 1904 i. S. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn (Bekl.) w. W. (Kl.). Rep. VI. 318/03.

- I. Landgericht Breslau.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Aus den Gründen:

„Die Klägerin hatte laut Vertrags vom 16. Dezember 1899 . . . bis zum 31. Dezember 1900 von der 3. er Steinkohलगewerkschaft in Galizien fortlaufend Kohlen, und zwar im Minimum fördertäglich

5 Waggons Stück- und 10 Waggons Kleinkohle, zu bestimmten Preisen franko Station Szcz. geliefert zu erhalten. Die Zechen der Gewerkschaft ist durch eine Schlepfbahn mit der Station Szcz. verbunden; von da aus mußten die Kohlen auf der Bahnlinie der Beklagten befördert werden; bis zum 8. Januar 1900 wurden die Kohlensendungen von der Beklagten befördert. Als infolge eines Ende 1899 ausgebrochenen Streikes der Kohlenarbeiter in Osterreich Kohlennot entstanden war, wies die Direktion der Beklagten am 8. und 12. Januar 1900 ihre Stationen an, keine Kohlen mehr mit ihren Wagen nach Rußland oder Deutschland zu verladen. Das Verbot wurde der Gewerkschaft mitgeteilt, die ihrerseits davon die Klägerin benachrichtigte. Demonstrationen blieben erfolglos; auch das österreichische Eisenbahnministerium erließ unter dem 20. Januar 1900 eine telegraphische Weisung an die Eisenbahndirektionen, worin wegen des Kohlenmangels im Inlande dringend empfohlen wurde, den für den Auslandsverkehr zur Verwendung stehenden Park inländischer Wagen tunlichst zu reduzieren. So blieben vom 12. Januar bis zum 31. März 1900 die Kohlenlieferungen an die Klägerin aus.

Die Klägerin ist mit ihrem Entschädigungsanspruche gegen die 3. er Gewerkschaft rechtskräftig abgewiesen worden; sie nimmt wegen ihres Schadens jetzt die Beklagte in Anspruch, die ihre gesetzliche Transportpflicht aus Art. 5 des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 verletzt habe. Der Klaganspruch ist von dem angegangenen, gemäß § 39 B.P.O. stillschweigend vereinbarten Gerichte, dem Landgerichte zu Breslau, dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, die Berufung der Beklagten durch das angefochtene Urteil zurückgewiesen worden.

Der gegen dieses Urteil eingelegten Revision war der Erfolg zu versagen.

Der Art. 5 des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 statuiert die Verpflichtung aller in das Übereinkommen einbezogenen Eisenbahnen, zu denen die Beklagte gehört, die Beförderung von Gütern im internationalen Verkehr unter näher bezeichneten Voraussetzungen zu übernehmen. „Jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen dieses Artikels“, heißt es in Abs. 4 des Art. 5, „begründet den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.“

Ob der die Aktivlegitimation des Klägers betreffenden und von der Revision in erster Linie angefochtenen Ausführung des Berufungsgerichts: daraus, daß es sich hier um eine der Eisenbahn auferlegte gesetzliche Pflicht handle, folge, daß jeder durch eine Verletzung dieser Pflicht von Schaden Betroffene gegenüber der Eisenbahn, die die Verletzung begangen hat, schadensersatzberechtigt sei, für die das Berufungsgericht zu Unrecht sich auf Eger's Kommentar zum internationalen Übereinkommen beruft — Eger spricht S. 88 ausdrücklich von der Beweispflicht des Absenders, den er auch S. 474 Anm. 144 IV als die aus Art. 5 zur Klage berechnigte Person anführt —, aus irgendeinem Gesichtspunkte möchte beigetreten werden können, muß dahingestellt bleiben. Denn das Reichsgericht sieht sich im gegebenen Falle durch die §§ 549. 562 B.P.O. gehindert, die Auslegung, die in dieser und den anderen streitigen Fragen des vorliegenden Reichsstreites das internationale Übereinkommen durch das Berufungsgericht gefunden hat, nachzuprüfen.

Das internationale Übereinkommen vom 14. Oktober 1890 hat ein einheitliches Eisenbahnfrachtrecht für den internationalen Verkehr in allen an dem Übereinkommen beteiligten Staaten geschaffen. Diese Einheitlichkeit ist aber nur eine materielle Rechtsgleichheit, keine formelle Rechtseinheit; sie ist nur dadurch entstanden, daß ein jeder der beteiligten Staaten für sein Gebiet den Inhalt des Übereinkommens zum Gesetz erhoben hat, wie denn auch infolge der alleinigen Souveränität jedes Staates auf seinem Staatsgebiete in anderer Weise ein einheitliches Recht für mehrere Staaten nicht geschaffen werden kann. Würde im gegebenen Falle das internationale Übereinkommen als in dem Gebiete des Deutschen Reiches geltendes Recht zur Anwendung kommen, so würde es, da es nach erfolgter Ratifikation im Reichsgesetzblatt (1892 S. 793) verkündet worden ist, einem Reichsgesetze gleichzustellen und als solches der Revision zugänglich sein.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Zivilf. Bd. 40 S. 109, insbes. S. 112. Ebenso ist aber gewiß, daß, wenn eine Norm des Übereinkommens ersichtlich nur deshalb auf einen gegebenen Rechtsfall für anwendbar erachtet werden kann, weil dieses auch im Auslande Geltung hat, die inhaltliche Übereinstimmung der Rechte nichts an der Rechtslage ändern kann, daß das internationale Übereinkommen als ausländisches Recht zu behandeln ist, und daß daher auf seine Verkennung oder

unrichtige Auslegung die Revision nach Maßgabe der deutschen Gesetze (§§ 549, 562 B.P.O.) nicht gestützt werden kann.

Im vorliegenden Rechtsstreite hat sich nun der gesamte den Klagenanspruch erzeugende Tatbestand im Auslande abgespielt. Die in Oesterreich domizilierte I. er Steinkohlegewerkschaft hat der ebenfalls in Oesterreich domizilierten Beklagten, der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, das Vertragsangebot gemacht, den Transport von Gütern von ihrer in Oesterreich belegenen Station Szcz. nach dem Auslande zu übernehmen; die Beklagte hat das Angebot abgelehnt und soll dadurch der Verletzung des Art. 5 des internationalen Übereinkommens sich schuldig gemacht haben. Es ist eine deliktsähnliche Obligation, ein ein Schuldverhältnis begründender gesetzlicher Tatbestand in Frage, für den, wie für die unerlaubte Handlung, nach den für das Deutsche Reich auch nach dem Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuchs, dessen Einführungs-gesetz in Art. 12 den Gegenstand nur unvollständig geregelt hat und hat regeln wollen, geltenden Normen des internationalen Privatrechts das Recht zur Anwendung kommt, in dem der zum Schadensersatz verpflichtende Tatbestand sich verwirklichte.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Zivilf. Bd. 7 S. 374, Bd. 19 S. 382, Bd. 29 S. 90, Bd. 37 S. 179, Bd. 46 S. 112; Wolze, Praxis des Reichsgerichts Bd. 5 Nr. 30, Bd. 7 Nr. 26, Bd. 19 Nr. 13, Bd. 20 Nr. 7.

Der Rechtszwang zur Eingehung eines Transportvertrages richtet sich, wie der erkennende Senat in seinem Urteile vom 11. April 1901 (Entsch. des R.G.'s in Zivilf. Bd. 48 S. 114) ausgesprochen hat, nach dem Rechte des Ortes, von dem aus der Transportunternehmer seine Frachtgeschäfte betreibt. Eine Eisenbahn betreibt ihre Frachtgeschäfte von allen ihren Stationen, und diejenige Station, wo sie einen Transportvertrag einzugehen sich weigert, ist der Ort der Verletzung der ihr auferlegten gesetzlichen Verpflichtung; nach dem Rechte dieses Ortes, im gegebenen Falle der Station Szcz., ist daher auch der aus der Verweigerung sich ergebende Schadensersatzanspruch gegen sie zu beurteilen.

Allerdings machte nun die materielle Übereinstimmung der Rechte die Beantwortung der Frage, welches Staates Recht nach den Grundsätzen des internationalen Privatrechts auf den vorgelegten Tatbestand Anwendung zu finden habe, für die Vorinstanzen in der Hauptsache

überflüssig; die Frage konnte aber trotzdem für die in dem internationalen Übereinkommen ausdrücklich oder stillschweigend der Ergänzung durch das sonst geltende Landesrecht überlassenen Punkte, im gegebenen Falle für die zwischen den Parteien streitigen Umstände des eigenen Verschuldens des Verletzten und der von der Beklagten geltend gemachten höheren Gewalt, deren Merkmale das Übereinkommen nicht bestimmt hat, und die in jedem einzelnen Falle nach Maßgabe des jeweils zur Anwendung kommenden Landesrechts (vgl. Eger, a. a. O. S. 82) zu finden sind, nicht umgangen werden. Das Gericht der ersten Instanz hat in den Gründen seines Urteils zutreffend ausgeführt, daß, da Szcz. als Weigerungsort bestimmend für das anzuwendende Recht sei, der Tatbestand des Rechtsstreites an sich dem österreichischen Recht unterliege; es hat also das Übereinkommen zur Anwendung gebracht, weil es auch in Österreich Gesetz ist, und es hat ebenso für die Frage der höheren Gewalt auf das österreichische Recht Bezug genommen. In den Entscheidungsgründen des Berufungsgerichts findet sich ein ausdrücklicher Ausspruch über das anzuwendende örtliche Recht nicht; es ist aber den Ausführungen des Landgerichts nicht entgegengetreten, und es muß angenommen werden, daß es sich auf denselben Standpunkt gestellt und, indem es bei den Ausführungen über den Einwand der höheren Gewalt unter Berufung auf den Kommentar von Eger das Landesrecht für deren Merkmale als maßgebend hingestellt hat, gleich dem ersten Richter das österreichische Recht im Auge gehabt hat, wie dies der Sachlage entspricht. Dann hat es aber auch das internationale Übereinkommen selbst als österreichisches Recht zur Anwendung gebracht. Da das angefochtene Urteil daher in der Anwendung der Normen des internationalen Privatrechts selbst einen Rechtsirrtum nicht aufweist, mußte die Revision an den §§ 549, 562 B.P.O. scheitern, nach denen für die Auslegung des Inhalts des ausländischen Gesetzes die Entscheidung des Berufungsgerichts für das Revisionsgericht bindend ist. . . .