

TE OGH 2026/1/30 18OCg3/25b

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 30.01.2026

Kopf

Der Oberste Gerichtshof erkennt durch den Vizepräsidenten Hon.-Prof. PD Dr. Rassi als Vorsitzenden sowie die Senatspräsidentin Dr. Hofer-Zeni-Rennhofer, den Hofrat Mag. Painsi, die Hofrätin Mag. Istjan, LL.M., und den Hofrat Dr. Thunhart als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei * Gesellschaft m.b.H., * Wien, vertreten durch HULE BACHMAYR-HEYDA NORDBERG Rechtsanwälte GmbH in Wien, gegen die beklagte Partei * Kft., *, Ungarn, vertreten durch AKELA RechtsanwältInnen GmbH in Wien, wegen Aufhebung eines Schiedsspruchs (Streitwert 50.000 EUR), nach öffentlicher, mündlicher Verhandlung zu Recht:

Spruch

Das Klagebegehren, der Zuständigkeitsschiedsspruch des Einzelschiedsrichters * vom * 2025, ergangen in dem zur * nach den Regeln der Schiedsgerichtsordnung des Internationalen Schiedsgerichtshofs der Internationalen Handelskammer (ICC) geführten Schiedsverfahren, mit welchem das Schiedsgericht seine Zuständigkeit bejaht hat, werde aufgehoben, wird abgewiesen.

Die klagende Partei ist schuldig, der beklagten Partei die mit 8.844,96 EUR (darin enthalten 1.474,16 EUR USt und 4,80 EUR an Barauslagen) bestimmten Verfahrenskosten binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

[1] Die Schiedsklägerin und Aufhebungsbeklagte (im Folgenden: Beklagte) leitete beim Internationalen Schiedsgericht der Internationalen Handelskammer (ICC) in Wien gegen die Schiedsbeklagte und Aufhebungsklägerin (im Folgenden: Klägerin) ein Schiedsverfahren wegen (zuletzt) 2.178.408,56 EUR an zu Unrecht einbehaltenem Entgelt für Schiffstransporte auf der Donau ein. Der Einzelschiedsrichter bejahte mit Zuständigkeitsschiedsspruch vom * 2025 die Zuständigkeit des Schiedsgerichts.

[2] Die Klägerin begehrt die Aufhebung des Zuständigkeitsschiedsspruchs aus den Aufhebungsgründen des § 611 Abs 2 Z 1 und Z 3 ZPO. Die von der Schiedsklägerin angesprochene Schiedsklausel erfasse den Streitgegenstand nicht. Die vor dem Schiedsgericht geltend gemachten Entgeltansprüche würden auf zwei Frachtverträgen beruhen, die jeweils Gerichtsstandsvereinbarungen für ein staatliches Gericht enthalten würden. Das zwischen den Streitparteien abgeschlossene Brokerage Agreement enthalte zwar die von der Beklagten genannte Schiedsklausel, stehe aber in keinem Zusammenhang mit den beiden Frachtverträgen. Es sei erst einen Monat nach dem älteren der beiden Frachtverträge abgeschlossen worden. Die beiden Frachtverträge hätten Transporte für Unternehmen des *-Konzerns zum Gegenstand, mit dem die Parteien seit zumindest 1995 in ständiger Geschäftsbeziehung stünden. Die Klägerin vermittele und organisiere laufend Transporte für diesen Konzern, die die Beklagte durchführe. Das Entgelt der Klägerin und der Beklagten für diese Leistungen werde (ausschließlich) in den entsprechenden Frachtverträgen festgelegt und müsse für jeden Transport einzeln anhand etlicher Parameter bestimmt werden. Das Brokerage Agreement enthalte

keine Regelungen über das (Frachtführer-)Entgelt, es lege vielmehr nur eine Provision für die Beklagte (nur) für die Vermittlung von Neukunden fest. Sollte – entgegen der Rechtsmeinung der Klägerin – ein untrennbarer Zusammenhang zwischen den Frachtverträgen und dem Brokerage Agreement bestehen, seien die Vereinbarungen zum Streitbeilegungsmechanismus wegen unauflösbaren Dissenses unwirksam. Das Schiedsgericht habe sich bei der Bejahung seiner Zuständigkeit sowohl über den Wortlaut der Verträge als auch die Aussagen aller einvernommenen Personen hinweggesetzt. [2] Die Klägerin begehrt die Aufhebung des Zuständigkeitsschiedsspruchs aus den Aufhebungsgründen des Paragraph 611, Absatz 2, Ziffer eins und Ziffer 3, ZPO. Die von der Schiedsklägerin angesprochene Schiedsklausel erfasse den Streitgegenstand nicht. Die vor dem Schiedsgericht geltend gemachten Entgeltansprüche würden auf zwei Frachtverträgen beruhen, die jeweils Gerichtsstandsvereinbarungen für ein staatliches Gericht enthalten würden. Das zwischen den Streitparteien abgeschlossene Brokerage Agreement enthalte zwar die von der Beklagten genannte Schiedsklausel, stehe aber in keinem Zusammenhang mit den beiden Frachtverträgen. Es sei erst einen Monat nach dem älteren der beiden Frachtverträge abgeschlossen worden. Die beiden Frachtverträge hätten Transporte für Unternehmen des *-Konzerns zum Gegenstand, mit dem die Parteien seit zumindest 1995 in ständiger Geschäftsbeziehung stünden. Die Klägerin vermittele und organisiere laufend Transporte für diesen Konzern, die die Beklagte durchführe. Das Entgelt der Klägerin und der Beklagten für diese Leistungen werde (ausschließlich) in den entsprechenden Frachtverträgen festgelegt und müsse für jeden Transport einzeln anhand etlicher Parameter bestimmt werden. Das Brokerage Agreement enthalte keine Regelungen über das (Frachtführer-)Entgelt, es lege vielmehr nur eine Provision für die Beklagte (nur) für die Vermittlung von Neukunden fest. Sollte – entgegen der Rechtsmeinung der Klägerin – ein untrennbarer Zusammenhang zwischen den Frachtverträgen und dem Brokerage Agreement bestehen, seien die Vereinbarungen zum Streitbeilegungsmechanismus wegen unauflösbaren Dissenses unwirksam. Das Schiedsgericht habe sich bei der Bejahung seiner Zuständigkeit sowohl über den Wortlaut der Verträge als auch die Aussagen aller einvernommenen Personen hinweggesetzt.

[3] Die Beklagte wandte ein, bestritt und beantragte Klagsabweisung. Die Klage sei unzulässig, weil kein Aufhebungsgrund behauptet, sondern nur versucht werde, Beweiswürdigung und rechtliche Beurteilung des Schiedsgerichts zur Schiedsklausel anzufechten. Die Überprüfung des Schiedsspruchs durch den Obersten Gerichtshof sei nach § 611 Abs 2 Z 1 ZPO aber beschränkt. Zudem sei der Zuständigkeitsschiedsspruch jedenfalls richtig: Die Frachtverträge selbst böten keine Grundlage dafür, dass die Klägerin von den Auftraggeberinnen das gesamte Geld erhalte, obwohl die Beklagte die Hauptleistung des Schiffstransports erbringe. Das Brokerage Agreement sei gerade deshalb kurz nach dem älteren Frachtvertrag 2018 geschlossen worden, weil man vergessen habe, darin die Provision der Klägerin und die Zahlungsflüsse zwischen Klägerin und Beklagter zu regeln. Eine Ergänzung des dreipersonalen Frachtvertrags nach Erkennen des Fehlers sei nicht opportun gewesen, weil diese Fragen die Frachtkunden nicht betreffen. Stattdessen sei – auch aus Compliance-Gründen – das Brokerage Agreement als Rahmenvertrag für die gesamte Geschäftsbeziehung zwischen Klägerin und Beklagter geschaffen worden. Es sei die (einzige) Grundlage dafür, dass die Klägerin immer das gesamte Entgelt von den Frachtkunden einkassiert und nach Abzug ihrer Provision den Hauptteil an die Beklagte weitergeleitet habe. Das Brokerage Agreement betreffe schon nach seinem Wortlaut nicht nur die Akquise von Neukunden, sondern auch Aufträge von Bestandskunden („acquisition and booking“). Hauptleistung der Klägerin sei die Organisation und Koordination der Transporte gewesen, weshalb der Begriff „Brokerage Agreement“ eine unschädliche Fehlbezeichnung sei. Die Richtigkeit des Zuständigkeitsschiedsspruchs zeige sich auch daran, dass die Klägerin sich für ihre Gegenforderung im Schiedsverfahren selbst auf das Brokerage Agreement berufe. [3] Die Beklagte wandte ein, bestritt und beantragte Klagsabweisung. Die Klage sei unzulässig, weil kein Aufhebungsgrund behauptet, sondern nur versucht werde, Beweiswürdigung und rechtliche Beurteilung des Schiedsgerichts zur Schiedsklausel anzufechten. Die Überprüfung des Schiedsspruchs durch den Obersten Gerichtshof sei nach Paragraph 611, Absatz 2, Ziffer eins, ZPO aber beschränkt. Zudem sei der Zuständigkeitsschiedsspruch jedenfalls richtig: Die Frachtverträge selbst böten keine Grundlage dafür, dass die Klägerin von den Auftraggeberinnen das gesamte Geld erhalte, obwohl die Beklagte die Hauptleistung des Schiffstransports erbringe. Das Brokerage Agreement sei gerade deshalb kurz nach dem älteren Frachtvertrag 2018 geschlossen worden, weil man vergessen habe, darin die Provision der Klägerin und die Zahlungsflüsse zwischen Klägerin und Beklagter zu regeln. Eine Ergänzung des dreipersonalen Frachtvertrags nach Erkennen des Fehlers sei nicht opportun gewesen, weil diese Fragen die Frachtkunden nicht betreffen. Stattdessen sei – auch aus Compliance-Gründen – das Brokerage Agreement als Rahmenvertrag für die gesamte Geschäftsbeziehung zwischen Klägerin und Beklagter geschaffen worden. Es sei die

(einzige) Grundlage dafür, dass die Klägerin immer das gesamte Entgelt von den Frachtkunden einkassiert und nach Abzug ihrer Provision den Hauptteil an die Beklagte weitergeleitet habe. Das Brokerage Agreement betreffe schon nach seinem Wortlaut nicht nur die Akquise von Neukunden, sondern auch Aufträge von Bestandskunden („acquisition and booking“). Hauptleistung der Klägerin sei die Organisation und Koordination der Transporte gewesen, weshalb der Begriff „Brokerage Agreement“ eine unschädliche Fehlbezeichnung sei. Die Richtigkeit des Zuständigkeitsschiedsspruchs zeige sich auch daran, dass die Klägerin sich für ihre Gegenforderung im Schiedsverfahren selbst auf das Brokerage Agreement berufe.

Der Senat geht von folgendem Sachverhalt aus:

[4] Die Streitteile stehen seit den 1990er Jahren in ständiger Geschäftsbeziehung (Zeuge Vj*).

[5] Die Klägerin (Schiedsbeklagte) mit Sitz in Wien vermittelt und organisiert den Versand und Transport von Gütern im Auftrag ihrer Kunden, unter anderem für den *-Konzern. Die Beklagte (Schiedsklägerin) mit Sitz in Ungarn transportiert mit ihrer Schiffsflotte Güter auf der Donau (jeweils unstrittig).

Die Frachtverträge 2018

[6] Am 5. 3. 2018 (also noch vor Abschluss des unten näher beschriebenen Brokerage Agreements am 1. 4. 2018) schlossen die Klägerin als „operator“, die Beklagte als „carrier“ und jeweils eine Gesellschaft des *-Konzerns als „charterer“ zwei jeweils dreiseitige Vereinbarungen über Schiffstransporte auf der Donau:

- -Strichaufzählung
Eine Vereinbarung ist als „*“ bezeichnet und betrifft den Transport von Stahlprodukten donauabwärts (idF: „Frachtvertrag AB 2018“, Beilage ./AG). Eine Vereinbarung ist als „*“ bezeichnet und betrifft den Transport von Stahlprodukten donauabwärts in der Fassung, „Frachtvertrag Ausschussbericht 2018, “, Beilage ./AG).
- -Strichaufzählung
Die andere ist als „*“ bezeichnet und betrifft den Transport von Rohstoffen donauaufwärts zum Konzernsitz in * (idF: „Frachtvertrag AUF 2018“, Beilage ./X). Die andere ist als „*“ bezeichnet und betrifft den Transport von Rohstoffen donauaufwärts zum Konzernsitz in * in der Fassung, „Frachtvertrag AUF 2018“, Beilage ./X).

[7] Darin verpflichtete sich jeweils der Charterer, jährlich Flussschifftransporte mit einem bestimmten jährlichen Volumen zu näher festgelegten Bedingungen zu buchen. Die Beklagte verpflichtete sich zur Durchführung, die Klägerin verpflichtete sich zur Organisation und Koordination der Transporte bis zu den in den Verträgen genannten jährlichen Mengen entsprechend den Bedingungen. Beide Verträge haben eine Laufzeit von 1. 4. 2018 bis 31. 3. 2021. Die Frachttarife waren in den Punkten 10 bzw 11 festgelegt.

[8] Der Charterer hatte jeweils das gesamte Frachtentgelt binnen 20 bzw 30 Kalendertagen nach dem Datum des Konnossements an die Klägerin zu zahlen.

[9] Im „Frachtvertrag AUF 2018“ finden sich keine Regelungen über eine Aufteilung des Frachtentgelts zwischen Klägerin und Beklagter oder über Zahlungen an die Beklagte oder Entgelt für die Klägerin. Dagegen ist laut „Frachtvertrag AB 2018“ im vom Charterer bezahlten Frachttarif eine Provision von 0,20 EUR je Tonne für die Klägerin enthalten. Es ist aber nicht geregelt, wann und wie die Beklagte den Rest des zur Gänze an die Klägerin ausbezahlten Frachtentgelts erhält. [9] Im „Frachtvertrag AUF 2018“ finden sich keine Regelungen über eine Aufteilung des Frachtentgelts zwischen Klägerin und Beklagter oder über Zahlungen an die Beklagte oder Entgelt für die Klägerin. Dagegen ist laut „Frachtvertrag Ausschussbericht 2018, “ im vom Charterer bezahlten Frachttarif eine Provision von 0,20 EUR je Tonne für die Klägerin enthalten. Es ist aber nicht geregelt, wann und wie die Beklagte den Rest des zur Gänze an die Klägerin ausbezahlten Frachtentgelts erhält.

Das Brokerage Agreement

[10] Am 1. 4. 2018 schloss die Klägerin als „operator“ mit der Beklagten als „carrier“ einen als „Brokerage Agreement“ (Makler- oder Vermittlungsvertrag) bezeichneten zweiseitigen Vertrag (Beilage ./AA).

[11] Der Vertragstext wurde von Vj* als damaligem Geschäftsführer der Beklagten und seinem Sohn Va* als Geschäftsführer der Klägerin ausverhandelt und formuliert (Zeuge Vj*; GF Va*; vgl auch GF I*, der im Text den Stil des Vaters, als seines Kollegen erkannte). Beide sind juristische Laien (GF Va*). [11] Der Vertragstext wurde von Vj* als

damaligem Geschäftsführer der Beklagten und seinem Sohn Va* als Geschäftsführer der Klägerin ausverhandelt und formuliert (Zeuge Vj*; GF Va*; vergleiche auch GF I*, der im Text den Stil des Vaters, als seines Kollegen erkannte). Beide sind juristische Laien (GF Va*).

[12] Unterzeichnet wurde der Vertrag von Va* als Geschäftsführer der Klägerin, aber nicht von seinem Vater. Stattdessen unterschrieben für die Beklagte die beiden anderen, kollektiv zeichnungsbefugten Geschäftsführer, die allerdings nicht an der Vertragsgestaltung mitgewirkt hatten. Der Geschäftsführer der Beklagten I* unterschrieb lediglich auf Anweisung seines Geschäftsführerkollegen, des Vaters (Zeuge Vj*; GF Va*; GF I*). Dies ungeachtet unausgesprochener Bedenken gegen die für die Klägerin ungewöhnlich günstigen Zahlungsmodalitäten (GF I*).

[13] Die Beklagte verpflichtet sich im Brokerage Agreement, der Klägerin diverse näher spezifizierte Arten von Transportverträgen zu vermitteln und dabei diverse Organisations- und Logistikleistungen zu erbringen. Im Brokerage Agreement ist nicht ausdrücklich geregelt, ob der Vertrag nur für Neukunden oder auch für Bestandskunden gelten soll.

[14] Die Vermittlung bezieht sich auch, aber nicht nur auf Schiffstransporte auf der Donau. Ausdrücklich genannt werden zB auch Transporte per Bahn oder Kraftfahrzeug und andere Routen, zB die Neue Seidenstraße sowie die Akquisition und Buchung von Eisenerzrohmaterial (Pellets, Eisenerz, Eisenerzkonzentrat, Screenings, in der Folge: IROM) von verschiedenen ukrainischen und russischen Herstellern für den Flottentransport des Carriers. Dies entspricht einschließlich der angeführten Häfen genau der Tätigkeit, die die Beklagte jahrzehntelang in Zusammenarbeit mit der Klägerin für den *-Konzern durchgeführt und in den Frachtverträgen 2018 verschriftlicht hat (GF R*).

[15] Für ihre Tätigkeit sollte die Klägerin laut Brokerage Agreement – je nach Art des Transports – eine Provision von 1,5 % bzw 3 % von dem Entgelt der Beklagten erhalten. Gemäß Art 4.2 besteht ein Provisionsanspruch von 1,5 % für Frachttransporte mit Donauschiffen zwischen jenen Häfen, die die Beklagte für die Transporte laut den Frachtverträgen AUF und AB anfuhr, einschließlich des konkret genannten Hafens am Konzernsitz der Frachtkunden (GF R*). [15] Für ihre Tätigkeit sollte die Klägerin laut Brokerage Agreement – je nach Art des Transports – eine Provision von 1,5 % bzw 3 % von dem Entgelt der Beklagten erhalten. Gemäß Artikel 4 Punkt 2, besteht ein Provisionsanspruch von 1,5 % für Frachttransporte mit Donauschiffen zwischen jenen Häfen, die die Beklagte für die Transporte laut den Frachtverträgen AUF und Ausschussbericht anfuhr, einschließlich des konkret genannten Hafens am Konzernsitz der Frachtkunden (GF R*).

[16] Die Klägerin ist nach Art 4.5 des Vertrags verpflichtet, die der Beklagten zustehenden Entgelte abzüglich ihrer eigenen Provision binnen 25 Tagen ab Unterzeichnung der Lieferelemente an die Beklagte zu überweisen. [16] Die Klägerin ist nach Artikel 4 Punkt 5, des Vertrags verpflichtet, die der Beklagten zustehenden Entgelte abzüglich ihrer eigenen Provision binnen 25 Tagen ab Unterzeichnung der Lieferelemente an die Beklagte zu überweisen.

[17] Das Brokerage Agreement enthält in der englischen Version folgende Regelung für den Streitfall:

5.2. All the issues arising from this Agreement are to be addressed in a peaceful way of negotiations.

5.3. If the Parties fail to agree on the dispute it is to be resolved through International Court of Arbitration in the country of a respondent. 5.3. römisch eins f the Parties fail to agree on the dispute it is to be resolved through International Court of Arbitration in the country of a respondent.

5.4. Substantive right is the countries of a respondent.

Das bedeutet in deutscher Übersetzung:

5.2. Alle sich aus diesem Vertrag ergebenden Angelegenheiten sind im Weg friedlicher Verhandlungen zu lösen.

5.3. Können die Parteien den Streit nicht einvernehmlich beilegen, dann ist er durch Internationalen Schiedsgerichtshof im Land eines Antragsgegners zu entscheiden.

5.4. Es gilt das materielle Recht des Landes eines Antragsgegners.

Der Frachtvertrag AB 2021 Der Frachtvertrag Ausschussbericht 2021

[18] Am 25. 5. 2021 schlossen die drei Parteien des Frachtvertrags AB 2018 eine neue dreiseitige Vereinbarung über den Transport von Waren donauabwärts. Sie trägt die Bezeichnung „*“ (idF: „Frachtvertrag AB 2021“, Beilage .Y). [18]

Am 25. 5. 2021 schlossen die drei Parteien des Frachtvertrags Ausschussbericht 2018, eine neue dreiseitige Vereinbarung über den Transport von Waren donauabwärts. Sie trägt die Bezeichnung „*“ in der Fassung, „Frachtvertrag Ausschussbericht 2021,“, Beilage ./Y).

[19] Der Vertragsinhalt entspricht im Wesentlichen dem Frachtvertrag AB 2018, auch hier ist der von der Befrachterin zu zahlende Frachttarif und eine Provision von 0,20 EUR pro Tonne für die Klägerin festgelegt. [19] Der Vertragsinhalt entspricht im Wesentlichen dem Frachtvertrag Ausschussbericht 2018, , auch hier ist der von der Befrachterin zu zahlende Frachttarif und eine Provision von 0,20 EUR pro Tonne für die Klägerin festgelegt.

[20] Ein neuer Frachtvertrag für die Transporte flussaufwärts wurde nicht geschlossen. Stattdessen wurde die Laufzeit der bisherigen Vereinbarung mit Addendum vom 15. 7. 2021 zum Frachtvertrag AUF 2018 von 1. 10. 2021 auf 31. 3. 2024 verlängert (Beilage ./Z).

[21] Alle drei Frachtverträge sehen die Anwendung österreichischen Rechts und die Zuständigkeit eines staatlichen österreichischen Gerichts für Streitigkeiten vor:

All disputes arising from this Agreement, non-compliance, dissolution or nullification thereof, shall be arbitrated by the pertinent judgment of the respectively competent court in ... [Sitz des *-Konzerns].

Das bedeutet in deutscher Übersetzung:

Sämtliche aus diesem Vertrag, aus Erfüllungsmängeln, aus der Auflösung oder Aufhebung desselben resultierenden Streitigkeiten sind durch Urteil des jeweils zuständigen Gerichts in ...[Sitz des *-Konzerns], zu entscheiden.

Sämtliche aus diesem Vertrag, aus Erfüllungsmängeln, aus der Auflösung oder Aufhebung desselben resultierenden Streitigkeiten sind durch Urteil des jeweils zuständigen Gerichts in ...[Sitz des *-Konzerns], zu entscheiden.,

[22] Die Gerichtsstandsvereinbarungen gehen jeweils auf den Wunsch der Frachtkunden zurück, die dort ihre Sitze haben (Zeuge Vj*). Eine entsprechende Gerichtsstandsvereinbarung forderten die Unternehmen des wirtschaftlich potenteren *-Konzerns, die in der Regel auch als Vertragsverfasser auftraten, in allen Verträgen mit den Streitteilen (GF Va*).

[23] Weder nimmt das Brokerage Agreement auf die Frachtverträge 2018 Bezug, noch erwähnt umgekehrt der Frachtvertrag AB 2021 das Brokerage Agreement. [23] Weder nimmt das Brokerage Agreement auf die Frachtverträge 2018 Bezug, noch erwähnt umgekehrt der Frachtvertrag Ausschussbericht 2021, das Brokerage Agreement.

[24] Die Absicht der Parteien zum Zusammenspiel der Frachtverträge einerseits und dem Brokerage Agreement andererseits, insbesondere auch im Hinblick auf die Streitbeilegungsmechanismen, kann nicht festgestellt werden.

[25] Die Beklagte legte der Klägerin im Zeitraum 16. 2. bis 3. 4. 2024 insgesamt 61 Rechnungen über insgesamt 2.178.408,56 EUR für Schiffstransporte auf der Donau. Bei sämtlichen Transporten flussabwärts zog sie dabei von der verrechneten Fracht eine Provision von 0,20 EUR je Tonne ab, was 1,666 % entspricht. Bei den Transporten flussaufwärts bringt sie auf 14 Rechnungen mit Datum 1. 3. 2024 eine Provision von 0,43 EUR je Tonne in Abzug, sonst jeweils eine Provision von 0,42 EUR je Tonne. Dies entspricht einem Prozentsatz von 3,185 % bzw 3,111 % der Fracht. Bei keiner der Rechnungen ergibt sich ein Prozentsatz von 1,5 % oder 3 % als Provision, wie er im Brokerage Agreement festgelegt wird.

[26] Mit Schiedsklage vom 19. 9. 2024 machte die Beklagte gegenüber der Klägerin die Entgeltforderungen aus diesen 61 Rechnungen beim Internationalen Schiedsgerichtshof der Internationalen Handelskammer (ICC-Schiedsgerichtshof) geltend. Entsprechend dem Brokerage Agreement habe die Klägerin laufend Schiffstransportleistungen der Beklagten vermittelt und organisiert, das von den Frachtkunden gezahlte Entgelt entgegengenommen und nach Abzug der ihr zukommenden Provision an die Beklagte weitergeleitet. Die Klägerin habe also als Treuhänderin und Zahlstelle der Beklagten fungiert. Als sich das Ende der Geschäftsbeziehung per 31. 3. 2024 abgezeichnet habe, habe die Klägerin ab 11. 3. 2024 die von den Frachtkunden gezahlten Entgelte jedoch nicht mehr weitergeleitet und so den Schiedsklagebetrag zu Unrecht einbehalten. Erst nach Anzeige wegen Untreue habe sie reagiert und eine nicht nachvollziehbare Gegenforderung behauptet.

[27] Die Klägerin wandte als Schiedsbeklagte (unter anderem) die mangelnde Zuständigkeit des Schiedsgerichts ein. Grundlage für die Schiedsklageansprüche seien nicht das Brokerage Agreement, sondern die Frachtverträge 2018

und 2021. Diese sähen aber die Zuständigkeit staatlicher Gerichte vor. Das Brokerage Agreement betreffe nur die Akquisition von Neukunden, die Frachtverträge 2018 und 2021 seien dagegen mit Bestandskunden der Klägerin geschlossen. Sollte entgegen der Ansicht der Klägerin ein Zusammenhang zwischen dem Brokerage Agreement und den Frachtverträgen bestehen, läge wegen der widersprüchlichen Regelungen zu den Streitbeilegungsmechanismen insoweit unauflösbarer Dissens vor.

[28] Außerdem bestritt sie die Schiedsklageforderung dem Grunde und der Höhe nach und wandte Gegenforderungen in Höhe von insgesamt 2.203.511,79 EUR ein. Davon entfällt ein Betrag von 1.543.719,40 EUR auf einen Ausgleichsanspruch für die Beklagte wegen Beendigung des Brokerage Agreements für die Vermittlung von Neukunden, wobei auch die Frachtkunden des *-Konzerns aus den hier strittigen Frachtverträgen ausdrücklich als Neukunden angeführt werden.

[29] Zur Einrede der fehlenden Zuständigkeit entgegnete die Klägerin als Schiedsbeklagte, dass das Brokerage Agreement von juristischen Laien bei der Klägerin formuliert worden sei. Brokerage Agreement, also Maklervereinbarung, sei eine Fehlbezeichnung, weil ein Makler keine Koordinations- und Organisationsaufgaben habe, sondern Geschäfte vermittele. Tatsächlich seien Organisations- und Zahlungspflichten festgelegt worden und habe das Brokerage Agreement auch die Transporte für die Bestandskunden aus dem Konzern umfasst. Die Streitbeilegungsmechanismen der Vertragswerke stünden nicht in unauflösbarem Widerspruch.

Der Zuständigkeitsschiedsspruch

[30] Das Schiedsgericht bejahte seine Zuständigkeit mit Zuständigkeitsschiedsspruch vom * 2025. Die Entgeltansprüche der Beklagten würden aus dem Brokerage Agreement resultieren, nur dieses enthalte überhaupt eine konkrete Regelung zur Höhe ihrer Provision. Das Brokerage Agreement habe nach dem übereinstimmenden Parteiwillen die gesamte Geschäftsbeziehung zwischen Klägerin und Beklagter aus Compliance-Gründen verschriftlicht und somit für Alt- und Neuverträge sowie Alt- und Neukunden gegolten. Die Gerichtsstandsvereinbarungen in den dreiseitigen Frachtverträgen würden durch diese Interpretation nicht zwecklos, sie gälten für Klagen von oder gegen die Frachtkunden, nicht aber für Verfahren zwischen Klägerin und Beklagter.

Diese Feststellungen gründen sich auf folgende Beweiswürdigung:

[31] Soweit keine widersprüchlichen Beweisergebnisse vorliegen, ergeben sich die Feststellungen aus den vorgelegten, unbedenklichen Urkunden und den in Klammern angeführten vernommenen Personen. Während große Teile des Sachverhalts zur jahrzehntelangen Geschäftsbeziehung unstrittig waren, liegen zum beabsichtigten Inhalt der Frachtverträge und des Brokerage Agreements und insbesondere ihren Klauseln zur Streitbeilegung sehr unterschiedliche Beweisergebnisse vor.

[32] Der Senat konnte sich von sämtlichen Personen, die bereits vor dem Schiedsgericht zur Reichweite der Schiedsklausel ausgesagt hatten, bei einer mündlichen Verhandlung selbst einen unmittelbaren Eindruck verschaffen, wobei der Geschäftsführer der Beklagten I* – wie bereits im Schiedsverfahren – per Videokonferenz einvernommen wurde:

[33] Der Zeuge Vj* war selbst ab Beginn der 1990er zunächst für zwei Jahrzehnte Geschäftsführer der Klägerin, ab 2011 einer der Geschäftsführer der Beklagten. Es ist daher grundsätzlich davon auszugehen, dass er umfassende Kenntnisse von der Geschäftsbeziehung der Streitteile hat. Dennoch war der Erkenntnisgewinn aus seiner Aussage beschränkt, weil er stets weitschweifige Antworten gab, deren Zusammenhang mit der Frage für den Senat oft nicht ersichtlich war.

[34] Unmissverständlich legte er aber sowohl vor dem Schiedsgericht als auch vor dem Obersten Gerichtshof dar, dass das Brokerage Agreement – und damit auch die Schiedsklausel – seiner Ansicht nach nicht für die Geschäfte mit dem *-Konzern, sondern nur die Vermittlung anderer Kunden gelten solle.

[35] Da der Zeuge als Geschäftsführer der Beklagten aufgrund seiner Unzufriedenheit mit der Unternehmenspolitik mit sofortiger Wirkung ausschied und überdies zum Geschäftsführer der Klägerin ein enges verwandtschaftliches Verhältnis hat, ist er diesbezüglich jedenfalls nicht als neutraler Zeuge anzusehen.

[36] Sein Sohn Va*, der Geschäftsführer der Klägerin, bestätigte in all seinen Aussagen (vor dem Schiedsgericht und dem Obersten Gerichtshof) durchgängig das Vertragsverständnis seines Vaters. Seiner Ansicht nach gibt es für die Zahlungsabwicklung zwischen den Streitteilen keine schriftliche Vereinbarung, sondern nur eine jahrzehntealte gelebte

Praxis.

[37] Der einzige sowohl bei Abschluss des Brokerage Agreements und noch heute tätige Geschäftsführer der Beklagten I*, der einvernommen wurde, ging dagegen eindeutig von einer Anwendbarkeit des Brokerage Agreements auch auf Transporte des *-Konzerns aus. Obwohl er diesen Vertrag selbst unterzeichnete, hat er keinen Einblick in den dahinter stehenden Parteiwillen. Nach seinen Angaben habe er den Vertrag nämlich nur auf Bitte seines Geschäftsführerkollegen, des Vaters, als reinen Formalakt unterfertigt, ohne je mit jemandem über dessen Inhalt zu sprechen. Er sei weder an der Gestaltung noch der Umsetzung des Vertrags beteiligt gewesen, weil die Geschäftsbeziehung zum *-Konzern nicht in seinen Zuständigkeitsbereich gefallen sei. Seine Meinung zur Reichweite des Brokerage Agreements fußt daher rein auf der Lektüre des von Vater und Sohn verfassten Vertragstextes.

[38] Der zweite einvernommene Geschäftsführer der Beklagten, R*, war ebenfalls von der Anwendbarkeit des Brokerage Agreements auch auf die hier strittigen Transporte für den *-Konzern überzeugt. Auch er hat jedoch keine Wahrnehmungen über die Vertragsverhandlungen zu den hier relevanten Verträgen. Wie er diese Verträge „als Hauptanwender“ lange nach der Unterzeichnung in seinem beruflichen Alltag handhabte, erlaubt daher nur beschränkt Rückschlüsse auf die Vorstellungen der damals für die Streitteile handelnden natürlichen Personen.

[39] Die zweite Unterschrift für die Beklagte auf dem Brokerage Agreement stammt von T*, einem damaligen und heutigen Geschäftsführer, dessen Einvernahme weder vor dem Schiedsgericht noch vor dem Obersten Gerichtshof beantragt wurde. Für sein Verständnis der Vereinbarung gibt es damit keine Anhaltspunkte.

[40] Gegen die Subsumtion der Transporte für den *-Konzern unter das Brokerage Agreement spricht neben der Aussage der beiden Personen, die den Vertrag tatsächlich ausgehandelt haben (Geschäftsführer der Klägerin und sein Vater als ehemaligem Geschäftsführer der Beklagten) insbesondere folgender Umstand:

[41] Die im Brokerage Agreement genannten Prozentsätze von 1,5 % und 3 % für die Tätigkeit der Beklagten kamen bei den Transporten für den *-Konzern offenbar nicht zur Anwendung.

[42] Dagegen gibt es neben den Aussagen von zwei – allerdings nicht an den Vertragsverhandlungen beteiligten – Geschäftsführern der Beklagten folgende Beweisergebnisse für die Einbeziehung des *-Konzerns unter das Brokerage Agreement:

[43] Unabhängig von der Frage, ob die Bezeichnung der von juristischen Laien in einer Fremdsprache verfassten Vereinbarung als Brokerage Agreement eine falsa demonstratio ist, beschränkt der Wortlaut ihre Anwendung nicht auf Neukunden. Auch nach den Einvernahmen bleibt für den Senat unklar, welche Kunden überhaupt als Neukunden anzusehen wären. Denn selbst nach den Aussagen der von der Klägerin beantragten Personen war die Erweiterung der Flottenkapazität und die Gewinnung von Neukunden seit 2012 ein stetiger Prozess, für den es keinen konkreten „Startschuss“ gab; niemand konnte sagen, wann welche Kunden „neu dazugekommen“ waren. Somit liegt die Anwendung des Brokerage Agreements auf erst nach 2018 gewonnene Kunden nicht gerade nahe. Selbst der Geschäftsführer der Klägerin relativierte in seiner Aussage, dass das Brokerage Agreement schon auch für völlig undefinierte „bereits gewonnene Neukunden“ gelten solle.

[44] Außerdem listet das Brokerage Agreement bei der Regelung der Provision der Klägerin zuerst die Höhe der Entgelte für die Flussfrachtbeförderung zwischen Donauhäfen auf, die die Beklagte schon bisher für den *-Konzern angefahren hat, einschließlich des Hafens am Konzernsitz.

[45] Weiters betonten der von der Klägerin beantragte Zeuge Vj* und ihr Geschäftsführer, dass nach einem Eigentümerwechsel 2011 bei der Beklagten neue Compliance-Vorgaben für related party transactions die bisherigen Abläufe verkomplizierten, sodass 2018 transparente schriftliche Verträge für die jahrzehntelang gelebte Geschäftspraxis geschlossen wurden, um die Berichtspflichten zu reduzieren. Da die Frachtverträge die Zahlungsflüsse zwischen den Streitteilen nicht regeln, kann aber nach den Verfahrensergebnissen nur das Brokerage Agreement diese Compliance-Anforderungen erfüllen. Dass gerade die im Hinblick auf Compliance heiklen Zahlungsflüsse über die durch verwandte Geschäftsführer verbundenen Unternehmen ohne schriftliche Regelung einfach wie bisher laufen sollten (so GF Va*), überzeugte den Senat nicht.

[46] Weiters waren in der jahrzehntelangen Geschäftsbeziehung der Streitteile zueinander – abgesehen von den dreiseitigen Verträgen mit dem *-Konzern für den Konfliktfall immer Schiedsgerichte vorgesehen, was im internationalen Transportgeschäft auch üblich ist.

[47] Schließlich lauten sowohl das Vorbringen der Klägerin zu ihrer Gegenforderung im Schiedsverfahren als auch die entsprechenden Zeugenaussagen ihrer Mitarbeiter, dass die Klägerin einen Ausgleichsanspruch habe, weil sie entsprechend dem Brokerage Agreement die Frachtkunden der hier strittigen Frachtverträge mit dem *-Konzern vermittelt hat. Der von Beginn des Schiedsverfahrens erhobene rechtsvernichtende Einwand der Klägerin setzt also die Anwendbarkeit des Brokerage Agreements auf die Transporte für den *-Konzern voraus.

Rechtliche Beurteilung

[48] In der Gesamtschau kann daher trotz übereinstimmender Aussagen der Vertragsverhandler beider Streitteile zur übereinstimmenden Parteienabsicht keine diesen Angaben entsprechende Feststellung getroffen werden. Konkrete, direkte Beweisergebnisse für die gegenteilige Parteienabsicht fehlen, sodass eine non liquet-Situation vorliegt.

Daraus folgt als rechtliche Beurteilung:

[49] 1.1. Gegen einen Schiedsspruch kann nur eine Klage auf gerichtliche Aufhebung gestellt werden. Das gilt auch für Schiedssprüche, mit denen das Schiedsgericht über seine Zuständigkeit abgesprochen hat (§ 611 Abs 1 ZPO). [49] 1.1. Gegen einen Schiedsspruch kann nur eine Klage auf gerichtliche Aufhebung gestellt werden. Das gilt auch für Schiedssprüche, mit denen das Schiedsgericht über seine Zuständigkeit abgesprochen hat (Paragraph 611, Absatz eins, ZPO).

[50] Ein Schiedsspruch ist ua dann aufzuheben, wenn eine gültige Schiedsvereinbarung nicht vorhanden ist (§ 611 Abs 2 Z 1 Fall 1 ZPO) oder wenn der Schiedsspruch eine Streitigkeit betrifft, für welche die Schiedsvereinbarung nicht gilt (§ 611 Abs 2 Z 3 Fall 1 ZPO). [50] Ein Schiedsspruch ist ua dann aufzuheben, wenn eine gültige Schiedsvereinbarung nicht vorhanden ist (Paragraph 611, Absatz 2, Ziffer eins, Fall 1 ZPO) oder wenn der Schiedsspruch eine Streitigkeit betrifft, für welche die Schiedsvereinbarung nicht gilt (Paragraph 611, Absatz 2, Ziffer 3, Fall 1 ZPO).

[51] Liegt eine gültige Schiedsvereinbarung vor, die aber den Streitgegenstand nicht umfasst, ist eine solche Konstellation sowohl nach Z 1 Fall 1 als auch nach Z 3 anfechtbar (18 OCg 1/22d Rz 15; 5 Ob 63/18b Pkt 3.1.). [51] Liegt eine gültige Schiedsvereinbarung vor, die aber den Streitgegenstand nicht umfasst, ist eine solche Konstellation sowohl nach Ziffer eins, Fall 1 als auch nach Ziffer 3, anfechtbar (18 OCg 1/22d Rz 15; 5 Ob 63/18b Pkt 3.1.).

[52] 1.2. Das staatliche Gericht ist bei der Prüfung des Aufhebungsgrundes nach Z 1 weder an Beweiswürdigung noch rechtliche Beurteilung des Schiedsgerichts gebunden (3 Ob 153/18y Pkt 9.1 = RS0132372; 18 OCg 1/22d Rz 22). Jede falsche Entscheidung des Schiedsgerichts, nicht bloß eine „offensichtliche“ oder „unvertretbare“ Fehlbeurteilung, ist aufzugreifen (18 OCg 1/22d Rz 22; Lovrek/Musger in Czernich/Deixler-Hübner/Schauer, Schiedsrecht Rz 16.26; Plavec in Kodek/Oberhammer, § 611 ZPO Rz 14; Aschauer/Neumayr, Austrian Arbitration Law in Motion Rz 848; Zeiler/Siwy/Herbst, Schiedsverfahren³ § 611 ZPO Rz 11b). [52] 1.2. Das staatliche Gericht ist bei der Prüfung des Aufhebungsgrundes nach Ziffer eins, weder an Beweiswürdigung noch rechtliche Beurteilung des Schiedsgerichts gebunden (3 Ob 153/18y Pkt 9.1 = RS0132372; 18 OCg 1/22d Rz 22). Jede falsche Entscheidung des Schiedsgerichts, nicht bloß eine „offensichtliche“ oder „unvertretbare“ Fehlbeurteilung, ist aufzugreifen (18 OCg 1/22d Rz 22; Lovrek/Musger in Czernich/Deixler-Hübner/Schauer, Schiedsrecht Rz 16.26; Plavec in Kodek/Oberhammer, Paragraph 611, ZPO Rz 14; Aschauer/Neumayr, Austrian Arbitration Law in Motion Rz 848; Zeiler/Siwy/Herbst, Schiedsverfahren³ Paragraph 611, ZPO Rz 11b).

[53] Entgegen der Ansicht der Beklagten hat der Oberste Gerichtshof in diesem Verfahren daher nicht nur zu prüfen, ob die Schiedsvereinbarung den Formvorschriften des § 583 ZPO genügt, die objektive und subjektive Schiedsfähigkeit der Parteien gegeben sind oder ob die Schiedsvereinbarung die Bestimmtheitserfordernisse nach § 581 ZPO erfüllt. [53] Entgegen der Ansicht der Beklagten hat der Oberste Gerichtshof in diesem Verfahren daher nicht nur zu prüfen, ob die Schiedsvereinbarung den Formvorschriften des Paragraph 583, ZPO genügt, die objektive und subjektive Schiedsfähigkeit der Parteien gegeben sind oder ob die Schiedsvereinbarung die Bestimmtheitserfordernisse nach Paragraph 581, ZPO erfüllt.

[54] 2.1. Die Anwendung österreichischen Rechts sowohl für die Zuständigkeit des Schiedsgerichts als auch die materiellen Rechtsfragen war im Schiedsverfahren nicht strittig.

[55] 2.2. Welche Streitigkeiten von einer Schiedsvereinbarung umfasst sind und ob zwischen Streitigkeit und

Schiedsvereinbarung der geforderte notwendige Bezug (Konnex) besteht, ist auf Grund des – nach dem Parteiwillen auszulegenden – Inhalts der Schiedsvereinbarung zu ermitteln (RS0018023; 18 OCg 6/18h Pkt B 4.1). Bei der Deutung einer Schiedsgerichtsvereinbarung sind die Regeln des ABGB zur Auslegung bei Verträgen (§§ 914 ff ABGB) analog heranzuziehen (RS0018023 [T2]). Die Grenze der Auslegung liegt aber in jenem Fall im Wortlaut der (Schieds-)Vereinbarung (RS0018023 [T1]). [55] 2.2. Welche Streitigkeiten von einer Schiedsvereinbarung umfasst sind und ob zwischen Streitigkeit und Schiedsvereinbarung der geforderte notwendige Bezug (Konnex) besteht, ist auf Grund des – nach dem Parteiwillen auszulegenden – Inhalts der Schiedsvereinbarung zu ermitteln (RS0018023; 18 OCg 6/18h Pkt B 4.1). Bei der Deutung einer Schiedsgerichtsvereinbarung sind die Regeln des ABGB zur Auslegung bei Verträgen (Paragraphen 914, ff ABGB) analog heranzuziehen (RS0018023 [T2]). Die Grenze der Auslegung liegt aber in jenem Fall im Wortlaut der (Schieds-)Vereinbarung (RS0018023 [T1]).

[56] 2.3. Wird – wie hier – kein übereinstimmender Parteiwille festgestellt, so ist der Text der das Schiedsgericht betreffenden Vertragsbestimmung einer vernünftigen und den Zweck der Vereinbarung begünstigenden Auslegung zu unterziehen (RS0018023 [T3]). Lässt der Wortlaut der Erklärung zwei gleichwertige Auslegungsergebnisse zu, so gebührt daher jener Auslegung der Vorzug, die die Gültigkeit des Schiedsvertrags favorisiert (RS0018023 [T4]; RS0044997 [T3]). Schiedsklauseln sind also ausdehnend auszulegen (RS0045337 [T1]), weil die Parteien typischerweise beabsichtigen, alle aus dem betreffenden Rechtsverhältnis folgenden Streitigkeiten der staatlichen Gerichtsbarkeit zu entziehen und eine Aufspaltung der Zuständigkeiten zu vermeiden (18 OCg 6/20m Pkt 3.2. mwN).

[57] 2.4. Die Auslegungsregel, dass sich die in einem Vertrag vereinbarte Schiedsklausel im Zweifel auch auf andere Streitigkeiten in Zusammenhang mit dem Vertrag beziehe, gilt aber nicht für Streitigkeiten aus anderen Verträgen zwischen den Parteien, mögen diese auch in einem Zusammenhang stehen (18 OCg 4/24y Rz 46; RS0045337 [T3]). Wird eine umfangreiche Geschäftsbeziehung durch mehrere Verträge geregelt, die ausdrücklich verschiedene Vorgangsweisen für den Konfliktfall vorsehen, muss geprüft werden, welchem der Streitbeilegungsmechanismen die geltend gemachten Ansprüche zuzuordnen sind (18 OCg 4/24y Rz 45 f).

[58] 3. Hier umfasst die Schiedsklausel des Brokerage Agreements nach objektiver Auslegung die von der Beklagten im Schiedsverfahren eingeklagten Ansprüche.

[59] 3.1. Allein aus dem Wortlaut der drei Frachtverträge und des Brokerage Agreements kann nicht geschlossen werden, dass das Brokerage Agreement nur auf Neukunden anzuwenden sein soll, zumal sich auch nach intensiver Befragung keine Anhaltspunkte ergeben haben, wer angesichts der seit 2012 laufenden Expansion im Jahr 2018 überhaupt als Neukunde einzustufen gewesen sein könnte.

[60] 3.2. Auch die zeitliche Reihenfolge der Vertragsabschlüsse (Frachtverträge 2018 Anfang März 2018 gefolgt vom Abschluss des Brokerage Agreements Anfang April 2018) spricht nicht gegen ein Verständnis des Brokerage Agreements als Rahmenvereinbarung für die Geschäftsbeziehung zwischen den Streitparteien, die auch die Transporte für den *-Konzern umfassen soll.

[61] Das Brokerage Agreement kann angesichts dieser Chronologie vielmehr durchaus als Nachtrag betreffend alle in den Frachtverträgen nicht (oder anders) geregelten Aspekte verstanden werden, die nur die Streitparteien, nicht aber auch die Frachtkunden betreffen. Dies erscheint eine näherliegende Interpretation, als dass die Streitparteien gerade die Zahlungsflüsse zwischen den related parties entgegen der Compliance-Vorgaben weiterhin ohne schriftliche Grundlage durchführen wollten.

[62] 3.3. Als Zwischenergebnis ist daher davon auszugehen, dass das Brokerage Agreement auch für die Transporte für den *-Konzern Geltung hat.

[63] 4. Entgegen der Rechtsansicht der Klägerin liegt in der Gerichtsstandsvereinbarung laut den Frachtverträgen und der Schiedsklausel im Brokerage Agreement kein Dissens zu den Konfliktbereinigungsmechanismen.

[6 4] 4.1. Konfligierende Schieds- und Gerichtsstandsvereinbarungen liegen vor, wenn die Parteien in einem einzigen Vertragsdokument oder in verschiedenen Verträgen, die wirtschaftlich eine Einheit bilden, gleichzeitig eine Gerichtsstandsvereinbarung und eine Schiedsvereinbarung aufnehmen, ohne das Verhältnis dieser Vereinbarungen zueinander näher zu regeln. Ein Widerspruch zwischen den Klauseln führt aber nicht zwingend zur Unwirksamkeit der Schiedsklausel wegen Unbestimmtheit. Mangels anderer Anhaltspunkte ist das Verhältnis der Vereinbarungen zueinander nach dem hypothetischen Parteiwillen zu ermitteln (Koller in Liebscher/Oberhammer/Rechberger,

Schiedsverfahrensrecht I Rz 3/254). [64] 4.1. Konfligierende Schieds- und Gerichtsstandsvereinbarungen liegen vor, wenn die Parteien in einem einzigen Vertragsdokument oder in verschiedenen Verträgen, die wirtschaftlich eine Einheit bilden, gleichzeitig eine Gerichtsstandsvereinbarung und eine Schiedsvereinbarung aufnehmen, ohne das Verhältnis dieser Vereinbarungen zueinander näher zu regeln. Ein Widerspruch zwischen den Klauseln führt aber nicht zwingend zur Unwirksamkeit der Schiedsklausel wegen Unbestimmtheit. Mangels anderer Anhaltspunkte ist das Verhältnis der Vereinbarungen zueinander nach dem hypothetischen Parteiwillen zu ermitteln (Koller in Liebscher/Oberhammer/Rechberger, Schiedsverfahrensrecht römisch eins Rz 3/254).

[65] 4.2. Schiedsvereinbarungen können fakultativ sein. In diesem Fall vereinbaren die Parteien ein einseitiges oder auch beiderseitiges Wahlrecht zwischen staatlicher Gerichtsbarkeit und Schiedsgerichtsbarkeit. Ob ein solches Wahlrecht besteht, ist durch Auslegung zu klären, zB weil die Klausel lautet, dass ein Schiedsgericht angerufen werden „kann“ – aber nicht „muss“ (Koller in Liebscher/Oberhammer/Rechberger, Schiedsverfahrensrecht I Rz 3/150). [65] 4.2. Schiedsvereinbarungen können fakultativ sein. In diesem Fall vereinbaren die Parteien ein einseitiges oder auch beiderseitiges Wahlrecht zwischen staatlicher Gerichtsbarkeit und Schiedsgerichtsbarkeit. Ob ein solches Wahlrecht besteht, ist durch Auslegung zu klären, zB weil die Klausel lautet, dass ein Schiedsgericht angerufen werden „kann“ – aber nicht „muss“ (Koller in Liebscher/Oberhammer/Rechberger, Schiedsverfahrensrecht römisch eins Rz 3/150).

[66] Fakultative Streitbeilegungsmechanismen können auch nebeneinander bestehen, etwa wenn nach einer Schiedsvereinbarung in einem Vertragswerk nachfolgend die nicht ausschließliche (einfache) Zuständigkeit staatlicher Gerichte vereinbart wird (vgl 2 Ob 65/13t). [66] Fakultative Streitbeilegungsmechanismen können auch nebeneinander bestehen, etwa wenn nach einer Schiedsvereinbarung in einem Vertragswerk nachfolgend die nicht ausschließliche (einfache) Zuständigkeit staatlicher Gerichte vereinbart wird vergleiche 2 Ob 65/13t).

[67] Auch im vorliegenden Fall ist daher zunächst zu fragen, ob die Regelungen einander nur durch ein Wahlrecht ergänzen. Nach ihrem Wortlaut eröffnen die Klauseln sowohl im Brokerage Agreement als auch in den Frachtverträgen kein Wahlrecht, weshalb nicht von fakultativen Streitbeilegungsformen auszugehen ist.

[68] 4.3. Die Klägerin verweist in diesem Zusammenhang auf die Entscheidung 7 Ob 116/24w (= RS0134936). Danach kommt bei einander widersprechenden ausschließlichen Gerichtsstandsvereinbarungen in Allgemeinen Geschäftsbedingungen und Willenserklärungen der Vertragsteile keine Gerichtsstandsvereinbarung zustande (vgl auch 7 Ob 114/06z). [68] 4.3. Die Klägerin verweist in diesem Zusammenhang auf die Entscheidung 7 Ob 116/24w (= RS0134936). Danach kommt bei einander widersprechenden ausschließlichen Gerichtsstandsvereinbarungen in Allgemeinen Geschäftsbedingungen und Willenserklärungen der Vertragsteile keine Gerichtsstandsvereinbarung zustande vergleiche auch 7 Ob 114/06z).

[69] Diese Entscheidung ist hier aber schon deshalb nicht einschlägig, weil hier nicht schon bei Vertragsabschluss ein (möglicherweise von den Parteien unbemerkte) Widerspruch von Klauseln vorlag, sondern die Streitteile in unterschiedlichen Verträgen verschiedene Streitbeilegungsmechanismen vereinbarten.

[7 0] 4.4. Damit ist zu untersuchen, ob die Klauseln nach dem hypothetischen Parteiwillen in sinnvoller Weise zusammenspielen und – zum Beispiel für verschiedene Anwendungsfälle – nebeneinander bestehen können.

[71] Grundsätzlich ist bei dieser Auslegung zwar davon auszugehen, dass (redliche) Vertragsparteien in der Regel keine Vereinbarung treffen, die zu einer Spaltung der Zuständigkeit führt (Koller in Liebscher/Oberhammer/Rechberger, Schiedsverfahrensrecht I Rz 3/254). Im vorliegenden Fall liegt jedoch ein dreipersonales Verhältnis vor, das eine solche Spaltung sachgerecht erscheinen lässt: [71] Grundsätzlich ist bei dieser Auslegung zwar davon auszugehen, dass (redliche) Vertragsparteien in der Regel keine Vereinbarung treffen, die zu einer Spaltung der Zuständigkeit führt (Koller in Liebscher/Oberhammer/Rechberger, Schiedsverfahrensrecht römisch eins Rz 3/254). Im vorliegenden Fall liegt jedoch ein dreipersonales Verhältnis vor, das eine solche Spaltung sachgerecht erscheinen lässt:

[72] Während Ansprüche von oder gegen Unternehmen des *-Konzerns auf dessen Wunsch vor den staatlichen Gerichten am Konzernsitz geltend zu machen sind, können die Streitteile ihre Differenzen untereinander laut dem zweipersonalen Brokerage Agreement in gewohnter Weise vor einem internationalen Schiedsgericht am Sitz der jeweils Schiedsbeklagten austragen. Diese Interpretation erhält beiden Klauseln ein Anwendungsfeld.

[73] 4.5. Entgegen der Ansicht der Klägerin macht die Beklagte vor dem Schiedsgericht keinen Anspruch auf Frachtentgelt aus den Frachtverträgen geltend. Die Frachtverträge regeln nämlich nur die Entgeltpflicht der Frachtkunden, die hier nicht Schiedsbeklagte sind.

[74] Dazu kommt, dass die Frachtkunden nach den Frachtverträgen auch nicht zur Zahlung an die Beklagte verpflichtet sind, sondern an die Klägerin.

[75] Ein Anspruch der Beklagten gegen die Klägerin auf Auszahlung des Frachtentgelts abzüglich des Anteils der Klägerin ist ausschließlich aus dem Brokerage Agreement abzuleiten.

[76] 4.6. Das Schiedsgericht hat seine Zuständigkeit für die geltend gemachten Ansprüche der Beklagten daher zurecht bejaht.

[77] 5. Die Kostenentscheidung beruht dem Grunde nach auf § 41 ZPO und der Höhe nach auf dem Kostenverzeichnis der Beklagtenvertreterin, gegen das die Klägerin keine Einwendungen erhoben hat. [77] 5. Die Kostenentscheidung beruht dem Grunde nach auf Paragraph 41, ZPO und der Höhe nach auf dem Kostenverzeichnis der Beklagtenvertreterin, gegen das die Klägerin keine Einwendungen erhoben hat.

Textnummer

E146568

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2026:018OCG00003.25B.0130.000

Im RIS seit

05.02.2026

Zuletzt aktualisiert am

24.06.2026

Quelle: Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, <http://www.ogh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at