

Nachschlagewerk: ja
 BGHZ: nein

Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) Art. 34, 37

CMR-Frachtführerrückgriff

- a) Aufeinanderfolgender Straßenfrachtführer im Sinne des Art. 34 CMR ist nur derjenige Unterfrachtführer, der durch Annahme von Gut und Frachtbrief gesamtschuldnerisch neben dem Hauptfrachtführer und etwaigen weiteren Unterfrachtführern Vertragspartei des Absenders wird (Samtfrachtführer).
- b) Zum Rückgriff nach Art. 37 CMR sind nur der Hauptfrachtführer und aufeinanderfolgende Straßenfrachtführer im Sinne des Art. 34 CMR berechtigt.

BGH, Urteil v. 25. Oktober 1984 - I ZR 138/82 - OLG Stuttgart
 LG Stuttgart

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

I ZR 138/82

URTEIL

Verkündet am

25. Oktober 1984

Walz

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Firma Johann B[REDACTED], Internationale Spedition GmbH & Co. KG,
vertreten durch ihre persönlich haftende Gesellschafterin,
die Firma B[REDACTED] GmbH, diese vertreten durch ihre Geschäfts-
führer, Hans-D. B[REDACTED], Johann B[REDACTED], Dr. Dirk A. M[REDACTED]-
McI[REDACTED], L[REDACTED],

Beklagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

g e g e n

Firma Harald J[REDACTED] GmbH, Internationale Spedition, vertreten
durch ihren Geschäftsführer Harald J[REDACTED], D[REDACTED] Straße [REDACTED],
G[REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] -

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 25. Oktober 1984 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Frhr. v. Gamm und die Richter Dr. Piper, Dr. Erdmann, Dr. Scholz-Hoppe und Dr. Mees

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 22. Juli 1982 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Parteien, Speditionsunternehmen, standen miteinander in Geschäftsverbindung. Für von ihr erbrachte Leistungen verlangt die Klägerin von der Beklagten Zahlung eines Restbetrages von 3.584,90 DM. Gegen diese der Höhe nach unstreitige Klageforderung hat die Beklagte mit einer von ihr in Anspruch genommenen gleich hohen Schadensersatzforderung aufgerechnet. Die Aufrechnung hat die Klägerin unter Berufung auf § 32 ADSp für unzulässig erachtet und die Begründetheit des geltend gemachten Schadensersatzanspruchs auf der Grundlage des nachfolgenden Sach- und Streitstands bestritten.



Im Juli 1980 beauftragte die Firma P■■■■ Pa■■■■ GmbH (Firma P■■■■ Pa■■■■) die Beklagte mit der Versendung von 149 Kartons Bekleidungsstücken von Nürtingen nach Basel zu fixen Kosten. Den Transport auf der Teilstrecke Nürtingen/Leonberg führte die Beklagte selber aus. Mit der Beförderung auf der Reststrecke (L■■■■/Basel) beauftragte sie - ebenfalls zu fixen Kosten - unter Ausstellung eines CMR-Frachtbriefs für diese Strecke die Klägerin. Diese schaltete ihrerseits die Firma Hermann I■■■■ Nachfolger KG (Fa. I■■■■) ein, die das Gut von Leonberg nach Basel transportierte. Dort stellte der Empfänger nach Ablieferung fest, daß ein Teil der Ware fehlte.

Den auf die Fehlmenge entfallenden Warenwert von 3.584,90 DM hat die Beklagte der Firma P■■■■ Pa■■■■ ersetzt, die ihrerseits gegenüber dem Empfänger des Gutes für den Schaden eingetreten war. Auf Erstattung eines Betrages in gleicher Höhe nimmt die Beklagte nunmehr die Klägerin mit der zur Aufrechnung gestellten Forderung in Anspruch. Sie hat behauptet, das fehlende Frachtgut sei im Verlauf der Beförderung durch die Firma I■■■■ auf der Strecke Leonberg/Basel abhanden gekommen. Dafür habe die Klägerin der Beklagten als Vertragspartner einzustehen. Das Aufrechnungsverbot aus § 32 ADSp hindere die Aufrechnung nicht, da die Klägerin mit der Klageforderung keine speditionellen Ansprüche, sondern rückständige Frachten geltend mache.

Die Klägerin hat behauptet, mit der Klage verlange sie Vergütung ausschließlich für von ihr erbrachte Speditionsleistungen, so daß nach § 32 ADSp eine Aufrechnung schon deshalb ausgeschlossen sei. Die Gegenforderung der Beklagten bestehe aber auch nicht, weil die fehlenden Bekleidungsstücke nicht auf der Strecke Leonberg/Basel verloren gegangen seien.

Außerdem könne die Beklagte gem. Art. 37 CMR von den an der Beförderung beteiligten Frachtführern nur denjenigen im Wege des Rückgriffs auf Schadensersatz in Anspruch nehmen, der den Verlust verursacht habe. Das sei, auch nach dem eigenen Vorbringen der Beklagten, nicht die Klägerin.

Das Landgericht hat im Sinne der Klägerin erkannt. Die Aufrechnung der Beklagten hat es für zulässig, die ihr zugrunde liegende Gegenforderung aber für ungerechtfertigt erachtet.

Gegen dieses Urteil hat die Beklagte Berufung eingelegt. In der Berufungsinstanz ist die Firma I [REDACTED], der die Klägerin den Streit verkündet hatte, nach Schluß der mündlichen Verhandlung dem Rechtsstreit auf Seiten der Klägerin beigetreten.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung als unbegründet zurückgewiesen. Dagegen richtet sich die zugelassene Revision der Beklagten, die ihren bisherigen Antrag, die Klage abzuweisen, weiterverfolgt. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

I. Das Berufungsgericht hat ausgeführt: Ob das Aufrechnungsverbot des § 32 ADSp zugunsten der Klägerin eingreife, könne dahinstehen, weil jedenfalls der Beklagten keine Gegenforderung zustehe. Der zur Aufrechnung gestellte Schadensersatzanspruch richte sich nicht nach den für den Ersatzanspruch des Absenders gegen den Frachtführer maßgebenden Bestimmungen der Art. 17 ff. CMR, sondern allein nach den für den Rückgriff

unter aufeinanderfolgenden Frachtführern geltenden Vorschriften des Art. 37 CMR. Die Parteien und die Firma I [REDACTED] hätten die Beförderung des Gutes als aufeinanderfolgende Frachtführer im Sinne des Art. 34 Halbs. 1 CMR bewirkt. Letztere sei als Frachtführer, die Beklagte als Fixkostenspediteur mit den Rechten und Pflichten eines Frachtführers (§ 413 Abs. 1 HGB) tätig geworden, ebenso die Klägerin hinsichtlich der Strecke Leonberg/Basel, die Beklagte außerdem als selbsteintretender Spediteur auf der Strecke Nürtingen/Leonberg (§ 412 HGB). Daß die Klägerin den Transport des Gutes nicht selber ausgeführt habe, sondern dies der Firma I [REDACTED] überlassen habe, hindere nicht, sie als aufeinanderfolgenden Frachtführer anzusehen. Auch die Annahme von Gut und Frachtbrief sei dafür nicht von entscheidender Bedeutung. Umstände dieser Art seien in Art. 34 Halbs. 1 CMR nicht als Voraussetzung für die Haftung aufeinanderfolgender Frachtführer genannt. Außerdem müsse auch im Hinblick darauf, daß Spediteure in den Fällen der §§ 412, 413 HGB den für Frachtführer geltenden Vorschriften der CMR unterfielen, davon abgesehen werden, für den Begriff des aufeinanderfolgenden Frachtführers die Annahme von Gut und Frachtbrief für wesentlich zu halten.

Auch für die Anwendbarkeit der Vorschriften des Art. 37 CMR über den Rückgriff unter aufeinanderfolgenden Frachtführern sei die Annahme von Gut und Frachtbrief und die damit verbundene Begründung frachtvertraglicher Beziehungen zwischen Frachtführer und Auftraggeber nicht von Belang. Wesentlich sei insoweit allein, daß zwecks Vermeidung überflüssiger Regreßprozesse von Anfang an nur der für den Schaden tatsächlich verantwortliche Frachtführer in Anspruch genommen werde. Ob dafür eine Haftung dieses Frachtführers nach Art. 34 CMR gegeben sein müsse, wie es hier hinsichtlich der Firma I [REDACTED]

der Fall sei, oder ob Art. 37 CMR eine Einstandspflicht des Frachtführers überhaupt erst begründe, bedürfe vorliegend keiner Entscheidung. Denn jedenfalls sei es für die Heranziehung des Art. 37 CMR als Anspruchsgrundlage nicht erforderlich, daß der Frachtführer, der nach dieser Vorschrift nicht verantwortlich sei, dem Absender nach Art. 34 CMR hafte.

Die Voraussetzungen des demgemäß allein nach Art. 37 CMR zu beurteilenden Schadensersatzanspruchs der Beklagten seien nicht erfüllt. Als verantwortlichen Frachtführer könne die Beklagte nach Art. 37 Buchst. a CMR nicht die Klägerin, sondern allein die Firma I [REDACTED] in Anspruch nehmen, weil diese nach dem eigenen Vortrag der Beklagten den Verlust verursacht habe.

Schließlich hafte die Klägerin der Beklagten auch deshalb nicht, weil die Parteien die Haftung der Klägerin als aufeinanderfolgender Frachtführer hätten abändern dürfen (Art. 40 CMR) und kraft stillschweigender Unterwerfung unter die ADSp auch abgeändert hätten. Nach § 52 Buchst. b ADSp hafte aber der beauftragte Spediteur nur für Auswahlverschulden, hier für ein Verschulden der Klägerin bei der Auswahl der Firma I [REDACTED]. Für ein solches Verschulden fehle jeder tatsächliche Anhalt.

II. Die gegen diese Beurteilung gerichteten Angriffe der Revision haben Erfolg. Sie führen zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Zurückverweisung der Sache in die Berufungsinstanz. Der von der Beklagten aufrechnungsweise geltend gemachte Schadensersatzanspruch ist entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts nicht unter den Voraussetzungen zu beurteilen, die nach Art. 37 CMR für den Rückgriff unter Frachtführern

gelten. Zu einem solchen Rückgriff ist - neben dem Hauptfrachtführer - nur ein aufeinanderfolgender Frachtführer i.S. des Art. 34 CMR berechtigt. Aufeinanderfolgender Frachtführer in diesem Sinne war die Klägerin aber nicht.

1. Ohne Rechtsverstoß ist das Berufungsgericht davon ausgegangen, daß die Beklagte als Fixkostenspediteur für die gesamte Beförderungsstrecke Nürtingen/Basel die Rechte und Pflichten eines Frachtführers hat (§ 413 Abs. 1 HGB). Es ist auch nicht zu beanstanden, wenn das Berufungsgericht - für die Strecke Leonberg/Basel - auch die Klägerin als Fixkostenspediteur mit derselben Rechtsfolge (§ 413 Abs. 1 HGB) angesehen hat. Nach den vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen und dem von ihm in bezug genommenen Frachtbrief hat die Beklagte die Klägerin mit der Versendung des Gutes zu fixen Kosten von Leonberg nach Basel beauftragt. Die Beklagte hat damit als Hauptfrachtführer in eigenem Namen und auf eigene Rechnung die Klägerin als ihren Unterfrachtführer eingesetzt, die nach den Feststellungen ihrerseits die Firma I [REDACTED] zu ihrem Unterfrachtführer bestimmt hat.

Nach Art. 34 CMR ist jedoch ein in die Beförderung eingeschalteter Unterfrachtführer nicht ohne weiteres auch aufeinanderfolgender Straßenfrachtführer im Sinne dieser Vorschrift. Eine bloß tatsächliche Aufeinanderfolge von Unterfrachtführern im Zusammenhang mit der Beförderung ein und desselben Transportguts reicht dafür nicht aus. Aufeinanderfolgender Straßenfrachtführer im Sinne des Art. 34 CMR ist nur derjenige Unterfrachtführer, der durch Annahme von Gut und Frachtbrief als sog. Samtfrachtführer gesamtschuldnerisch neben dem ihn beauftragenden Haupt- oder Unterfrachtführer Vertragspartei des Absenders wird (Helm in Großkomm. HGB, 3. Aufl. § 452, Anh. III, Art. 34 CMR Anm. 2; Heuer, Die

Haftung des Frachtführers nach der CMR, S. 170; ders., TranspR 1984, 169 ff.; Precht/Endrigkeit, CMR-Handbuch 3. Aufl. Art. 34 Anm. 3; Loewe, Europäisches Transportrecht, 1976, S. 588, Anm. 274). Frachtbrief ist dabei - nach Art. 34 CMR ebenso wie nach § 432 Abs. 2 HGB (BGH, Urt. v. 23.1.1970 - I ZR 35/69, WM 1970, 692) - der durchgehende, auf die gesamte Beförderungsstrecke lautende, dem Hauptfrachtführer vom Absender ausgehändigte Frachtbrief, d.h. der über den Frachtvertrag zwischen dem Absender (hier der Firma P. Pa.) und dem Hauptfrachtführer (hier der Beklagten) ausgestellte Frachtbrief, dem insoweit konstitutive Bedeutung zukommt. Fehlt es an der Ausstellung eines solchen Frachtbriefs oder wird er vom Unterfrachtführer nicht angenommen oder nicht an ihn weitergegeben, ist dieser kein aufeinanderfolgender Frachtführer im Sinne des Art. 34 CMR (BGH, Urt. v. 9.2.1984 - I ZR 18/82, VersR 1984, 578, 580 - Druckereimaschine).

Dem steht die Erwägung des Berufungsgerichts, daß die Annahme von Gut und Frachtbrief in Art. 34 Halbs. 1 CMR nicht als Voraussetzung für die Haftung aufeinanderfolgender Frachtführer genannt sei, nicht entgegen. Art. 34 CMR bildet mit seinen beiden Halbsätzen, die nicht isoliert voneinander gelesen werden dürfen, eine Einheit. Das folgt aus dem Sinnzusammenhang der Regelung und daraus, daß Art. 34 CMR den einschlägigen Vorschriften des deutschen Rechts (§ 432 Abs. 1 und 2 HGB) entspricht (vgl. Denkschrift zur CMR, BT-Drucks. 3/1144 S. 46 zu Art. 34; Helm, a.a.O., Art. 34 CMR Anm. 1; Precht/Endrigkeit, a.a.O., Anm. vor Art. 34; Art. 34 Anm. 2), das eine Haftung des Unterfrachtführers gegenüber dem Absender nur für den Fall vorsieht, daß der Unterfrachtführer sowohl das Gut als auch den ursprünglichen, über die gesamte Beförderungsstrecke lautenden Frachtbrief annimmt und damit als Gesamt-

schuldner neben dem ihn beauftragenden Frachtführer in den Frachtvertrag zwischen Absender und Hauptfrachtführer eintritt (Helm, a.a.O., § 432 Anm. 21 - 23; Schlegelberger/Geßler, Handelsgesetzbuch, 5. Aufl., § 432 Anm. 11 - 13, 15 - 17; Heymann/Kötter, Handelsgesetzbuch, 21. Aufl., § 432 Anm. 2; Baumbach/Duden/Hopt, Handelsgesetzbuch, 25. Aufl., § 432 Anm. 2).

Darüber hinaus ist für die Begründung der Haftung als aufeinanderfolgender Frachtführer im Sinne des Art. 34 Halbs. 1 CMR die Annahme des Frachtbriefs neben der des Gutes auch deshalb wesentlich, weil Art. 34 Halbs. 2 CMR die in Art. 34 Halbs. 1 bestimmte Haftung nur "nach Maßgabe der Bedingungen des Frachtbriefs" eintreten läßt, d.h. nur in dem Umfang, der aus dem Frachtbrief ersichtlich ist. Ohne Frachtbrief könnte aber der Unterfrachtführer wesentliche Umstände seiner Haftung nicht erkennen, beispielsweise nicht Wert- oder Interessevereinbarungen im Sinne der Art. 24, 26 CMR (vgl. Art. 6 Abs. 2 Buchst. d CMR) oder - bei der Übertragung der Beförderung nur auf einer innerstaatlichen Teilstrecke - den CMR-Charakter der Gesamtbeförderung (vgl. Heuer, TranspR 1984, 169, 172). Daraus folgt, daß die Haftung des aufeinanderfolgenden Frachtführers nach der CMR nur dann besteht, wenn er unter den in Art. 34 Halbs. 2 CMR genannten Voraussetzungen Vertragspartei des Absenders geworden ist. Der Spediteurfrachtführer nach den §§ 412, 413 HGB macht davon keine Ausnahme. Auch er kann nach der Regelung des Gesetzes entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts nicht zum Kreis der aufeinanderfolgenden Frachtführer in dem vorerörterten Sinne gerechnet werden, wenn es an der Ausstellung eines Frachtbriefs durch den Absender für die gesamte Beförderungsstrecke und an der Annahme eines solchen Frachtbriefs durch den Unterfrachtführer fehlt.

Danach kann die Klägerin im Streitfall nicht als aufeinanderfolgender Frachtführer im Sinne des Art. 34 CMR angesehen werden. Nach den Feststellungen hat die Firma P. Pa. keinen Frachtbrief über die gesamte Beförderungsstrecke ausgestellt. Ausstellerin des vorliegenden Frachtbriefs ist - auch nicht für die gesamte Beförderungsstrecke, sondern nur für die Teilstrecke Leonberg/Basel - die Beklagte.

Kann damit schon aus diesen Gründen die Klägerin nicht als aufeinanderfolgender Frachtführer angesehen werden, kann dahinstehen, ob - wie das Berufungsgericht meint - ein Frachtführer auch dann aufeinanderfolgender Frachtführer sein kann, wenn er selber das Frachtgut nicht befördert, sondern damit einen Unterfrachtführer beauftragt (verneinend Loewe, a.a.O., S. 589, Anm. 276; vgl. auch Helm, a.a.O., Art. 34 CMR Anm. 2 für den Fall, daß der Hauptfrachtführer die Beförderung nicht selber ausführt).

2. Hat die Klägerin die Beförderung des Frachtguts somit nicht als aufeinanderfolgender Frachtführer ausgeführt, kann ein Rückgriff gegen sie nach Art. 37 CMR nicht in Betracht kommen. Das verkennt das Berufungsgericht, wenn es ausführt, daß es der Sinn des Art. 37 CMR sei, im Interesse der Vermeidung überflüssiger Schadensersatzprozesse unter den an der Beförderung beteiligten Frachtführern ohne Rücksicht auf das Bestehen vertraglicher Beziehungen zum Absender dafür zu sorgen, daß von Anfang an nur der für den Schaden tatsächlich verantwortliche Frachtführer in Anspruch genommen werde. Art. 37 CMR regelt die Haftung der Frachtführer untereinander nur für den Fall, daß der Hauptfrachtführer oder ein aufeinanderfolgender Unterfrachtführer seine gesamtschuldnerische Schadensersatzverpflichtung gegenüber dem Absender oder Empfänger erfüllt, betrifft also nur das Haftungsinnenverhältnis zwischen solchen

Frachtführern, die im Rahmen eines einzigen Vertrages (Art. 34 Halbs. 1 CMR) dem Absender als Gesamtschuldner verpflichtet sind. Ein Unterfrachtführer, der ohne Haftung gegenüber dem Absender lediglich Vertragspartner des Hauptfrachtführers ist - wie hier die Klägerin gegenüber der Beklagten - oder lediglich weiterer Unterfrachtführer eines Unterfrachtführers - wie hier die Firma Isebarn gegenüber der Klägerin -, zählt dazu nicht (vgl. BGH, Urt. v. 9.2.1984 - I ZR 18/82, a.a.O. - Druckereimaschine; Loewe, a.a.O., S. 588, 589, Anm. 274, 279; Helm, a.a.O., Anm. zu Art. 37 CMR; Precht/Endrigkeit, a.a.O., Art. 37 Anm. 1). Sinn und Zweck der Vorschriften des Art. 37 CMR ist es daher nicht, Ausgleichsforderungen auch gegen solche Frachtführer zu begründen, die nicht zum Kreis der aufeinanderfolgenden Frachtführer im Sinne des Art. 34 CMR gehören; vielmehr geht die Zielrichtung der Vorschrift ausschließlich dahin, allein dem Frachtführer, der den Schaden nicht verursacht hat, der aber gleichwohl - als Gesamtschuldner - vom Absender oder Empfänger auf Grund der Vorschriften der CMR auf Schadensersatz in Anspruch genommen worden ist, einen der materiellen Rechtslage entsprechenden Rückgriffsanspruch gegen den als Gesamtschuldner mithaftenden Schadensverursacher zu verschaffen, den auch schon der Anspruchsberechtigte in Anspruch hätte nehmen können.

Wäre demgegenüber der Ansicht des Berufungsgerichts zu folgen, daß nach Art. 37 CMR ungeachtet der Übergabe von Gut und Frachtbrief nur der für den Schaden tatsächlich verantwortliche Frachtführer in Anspruch genommen werden dürfte, würde Art. 37 CMR, wenn - wie hier nach der Behauptung der Beklagten - der Schaden nicht bei dem vom Hauptfrachtführer eingesetzten Unterfrachtführer, sondern bei einem weiteren Unterfrachtführer eingetreten wäre, dem Hauptfrachtführer einerseits den vertraglichen Schadensersatzanspruch aus Art. 3, 17 CMR

gegen den von ihm beauftragten Unterfrachtführer, seinen Vertragspartner, nehmen, andererseits einen Schadensersatzanspruch gegen den von seinem Unterfrachtführer beauftragten weiteren Unterfrachtführer gewähren, obwohl dieser weder sein Vertragspartner noch - bei Nichtannahme des Frachtbriefs - mit ihm als Gesamtschuldner gegenüber dem Absender verbunden ist. Eine solche Bedeutung kann indessen Art. 37 CMR nicht beigelegt werden.

Ist daher ein Unterfrachtführer vom Hauptfrachtführer ohne Übergabe eines durchgehenden Frachtbriefs mit der Beförderung beauftragt worden - wie hier die Klägerin von der Beklagten -, haftet er seinem Auftraggeber, dem Hauptfrachtführer, allein nach Maßgabe der Vorschriften der Art. 17 ff. CMR.

III. Für die Entscheidung des Rechtsstreits kommt es nunmehr auf die vom Berufungsgericht offengelassene Frage an, ob das von der Klägerin geltend gemachte Aufrechnungsverbot nach § 32 ADSp durchgreifen kann, verneinendenfalls, ob die Voraussetzungen eines Schadensersatzanspruchs der Beklagten als Auftraggeberin gegen die Klägerin nach den Art. 17 ff. CMR gegeben sind. Dafür bedarf es weiterer vom Tatrichter zu treffender Feststellungen.

Danach war auf die Revision der Beklagten das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Soweit im Tenor der aufgehobenen Entscheidung ausgeführt ist, daß die Beklagte die in der Berufungsinstanz angefallenen Kosten mit Ausnahme der Kosten der Streithelferin der Klägerin (Firma Isebarn) zu tragen habe, brauchte dem im Revisionsurteil keine

Rechnung getragen zu werden. Das Berufungsgericht hat in den Gründen seiner Entscheidung klargestellt, daß es damit nicht über die Kosten der Streithelferin der Klägerin erkannt habe.

v. Gamm

Piper

Erdmann

Scholz-Hoppe

Mees