

2

15

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

Time Controller

Warschauer Abkommen Art. 1 Abs. 3, 30 Abs. 1 und 3

Zum Begriff des nachfolgenden Luftfrachtführers.

BGH, Urt. v. 20. Mai 1974 - I ZR 25/73 - Kammergericht
LG Berlin

12

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

I ZR 25/73

URTEIL

Verkündet am
20. Mai 1974
Spengler,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des unter der Firma U[REDACTED] electronics handelnden
Kaufmanns Gero Z [REDACTED], B[REDACTED], H[REDACTED]-
[REDACTED]straße [REDACTED],

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die B[REDACTED] European A[REDACTED] Corporation, Bealine House
Ruislip, Middlesex, England, Zweigniederlassung in
Deutschland, B[REDACTED], Zentralflughafen,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

12

- 2 -

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 8. Februar 1974
durch die Richter Alff, Dr. Sprenkmann, Dr. Merkel,
Dr. Schönberg und Dr. Frhr. v. Gamm

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird
das Urteil des 5. Zivilsenats des
Kammergerichts in Berlin vom
19. Dezember 1972 aufgehoben und
die Sache zur anderweiten Verhand-
lung und Entscheidung, auch über
die Kosten des Revisionsverfahrens,
an das Berufungsgericht zurückver-
wiesen.

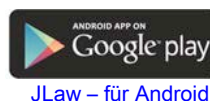
Von Rechts wegen

Tatbestand

Der Kläger kaufte im April 1971 bei der Firma
S [REDACTED] I [REDACTED] Inc. in Oxnard/Californien/USA
elektronische Geräte. Unter diesen befand sich ein
Cycle Time Controller, der US-\$ 552 kostete. Mit
dem Lufttransport beauftragte die Firma S [REDACTED] die
"Airborne Freight Corp." (AFC) in Seattle/Washington/
USA, worüber, soweit es sich um den Cycle Time Con-
troller handelt, der Luftfrachtbrief der AFC Nr.
LAX 7539962 am 12. Mai 1971 ausgestellt wurde. Die-
ser bezeichnet als Absender die Firma S [REDACTED] in
Oxnard/Californien, als Bestimmungsort Berlin mit



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



der Anschrift des Klägers. Die Geräte wurden in San Francisco und Los Angeles zur Versendung als Luftfracht aufgegeben, und zwar in zwei Frachtstücken von 24 und 26 kg. In Frankfurt (Main) übernahm die Beklagte beide Frachtstücke und flog sie am 17. Mai 1971 nach Berlin-Tempelhof. Darüber wurde der Luftfrachtbrief Nr. 060/98887736 ausgestellt. Dieser enthält unter der Überschrift "Consignee's Name and Address" (Empfänger) die Angabe "Schier Otten and Cie, Airport Office Tempelhof Berlin", während die Spalte "Shippers Name and Address" (Absender) lediglich die Buchstabenfolge AF FRA aufweist. In der Spalte "Issuing Carriers Agent, Name and City" befindet sich die Angabe "Airborne Freight Corp. Frankfurt". In Spalte 6 enthält er den Vermerk "24,0 Kgs-LAX 7539962" und "26,0 Kgs-SFO 8251461".

In Berlin lieferte die Beklagte die Frachtstücke an die Speditionsfirma Sc■■■■, O■■■■ und C■■ aus, die auf der Kopie Nr. 4 des Luftfrachtbriefs bestätigte, daß sie die Frachtstücke in gutem Zustand erhalten habe. Diese gab das Frachtstück zu 24 kg, das das erwähnte Gerät enthielt, an die Speditionsfirma Hamacher weiter, die ihrerseits die Auslieferung beim Kläger besorgte. Dieser quittierte den Erhalt mit dem gestempelten Vermerk: "Ware erhalten, vorbehaltlich jeglicher Prüfung".

Der Kläger hat behauptet, der Cycle Time Controller sei während der Luftfracht von Los Angeles nach Berlin trotz guter Verpackung beschädigt worden. Bei der Auslieferung des Geräts in den USA sei der Schaden noch nicht vorhanden gewesen. Der Verkaufsrepräsentant der Beklagten habe den Schaden festgestellt,

als er das Frachtstück besichtigt habe. Der Kläger habe den Schaden dadurch beseitigt, daß er Ersatzteile bestellt und in das Gerät eingebaut habe. Dafür seien einschließlich Fracht und Zoll Kosten in Höhe von 2 166,13 DM entstanden, deren Erstattung er unter Berufung auf die Artikel 18, 30 Abs. 3 des Warschauer Abkommens von der Beklagten als der letzten Luftfrachtführerin verlange.

Der Kläger hat beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an ihn
2 166,13 DM mit 5 % Zinsen seit dem
1. August 1971 zu bezahlen.

Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt und geltend gemacht, sie sei nicht passiv legitimiert. Vertragliche Beziehungen mit dem Kläger hätten nicht bestanden. Dies ergebe sich aus ihrem Luftfrachtbrief Nr. 060/98887736, wonach die Firma A [REDACTED] F [REDACTED] Corp. in Frankfurt (Main) Absender, und Empfänger die Firma Sc [REDACTED], O [REDACTED] und C [REDACTED] in Berlin gewesen seien. Außerdem habe sie die Frachtstücke in äußerlich unbeschädigtem Zustand abgeliefert, wie ihr die Firma H [REDACTED] bestätigt habe.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung des Klägers hat das Kammergericht zurückgewiesen und in seiner Entscheidung die Revision zugelassen. Mit der Revision verfolgt der Kläger seinen Klagantrag weiter. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

I. Das Berufungsgericht prüft die Berechtigung des Anspruchs zunächst unter dem Gesichtspunkt der Artikel 1, 18 und 30 des Warschauer Abkommens (WA). Es führt aus, der ursprüngliche Beförderungsvertrag sei zwischen der Firma S [REDACTED] als Absender und der AFC als Frachtführer geschlossen worden und habe die Beförderung der vom Kläger gekauften Geräte aus den USA nach Berlin zum Gegenstand gehabt. Da die USA und die Bundesrepublik Deutschland Vertragsparteien des Warschauer Abkommens seien, das Abkommen sich auch auf den Luftverkehr von einem anderen Mitgliedsland als der Bundesrepublik nach West-Berlin erstrecke, lägen die Voraussetzungen für die Anwendung des Abkommens grundsätzlich vor. Auf die Beklagte sei es aber nicht anwendbar, weil diese nicht Luftfrachtführer im Sinne des Abkommens sei. Das sei nur derjenige, der sich dem Absender gegenüber zur Beförderung vertraglich verpflichtet habe. Die Beklagte habe sich nicht gegenüber dem Absender, der Firma S [REDACTED], verpflichtet, sondern sei lediglich aufgrund eines Unterbeförderungsvertrages mit der AFC tätig geworden, die allein und für die ganze Strecke Luftfrachtführer gewesen sei. Dies gelte auch im Hinblick auf Artikel 30 Abs. 3 Warschauer Abkommen, da die Beklagte auch nicht nachfolgender Luftfrachtführer im Sinne dieser Vorschrift gewesen sei. Auch die Bestimmungen des Zusatzabkommens von Guadalajara (GA) seien nicht anwendbar. Denn Voraussetzung einer Haftung nach Art. II GA/Art. 18 WA sei es, daß der Schaden auf einem Ereignis beruhe, das auf der Strecke eingetreten sei, die der ausführende Luftfrachtführer befliege. Der Kläger habe je-

doch nicht vorgetragen, daß dies der Fall gewesen sei.

II. Die dagegen gerichtete Revision hat Erfolg.

1. Hinsichtlich der Rechtsgrundlagen geht das Berufungsgericht zutreffend davon aus, daß zwischen den USA und der Bundesrepublik Deutschland das Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 12. Oktober 1929 (RGBl 1933 II 1039) in seiner ursprünglichen Fassung, nicht dagegen in der Fassung des Haager Protokolls vom 28. September 1955 (Gesetz vom 7. August 1958 - BGBl II 291, 312) gilt, weil die USA dem Protokoll nicht beigetreten sind. Unzutreffend ist es dagegen, wenn das Berufungsgericht das Zusatzabkommen von Guadalajara vom 18. September 1961 (Gesetz vom 27. August 1963 - BGBl II 1159) im Verhältnis zu den USA als wirksam behandelt, denn die USA sind auch diesem Abkommen nicht beigetreten. Zu entscheiden ist danach, ob der Streitfall den Regeln des WA in seiner ursprünglichen Fassung unterliegt.

2. Zutreffend nimmt das Berufungsgericht an, daß es sich um eine internationale Beförderung im Sinne des WA handelt. Nach Art. 1 Abs. 2 WA ist als internationale Beförderung im Sinne des Abkommens jede Beförderung anzusehen, bei der nach den Vereinbarungen der Parteien der Abgangsort und der Bestimmungsort in den Gebieten von zwei der vertragsschließenden Teile liegen, was hier zutrifft, weil nach den rechtsbedenkenfreien Feststellungen des

Berufungsgerichts der im Frachtbrief der AFC vom 12. Mai 1971 dokumentierte Vertrag die Beförderung aus den USA nach Berlin zum Gegenstand hatte.

Soweit die Revision meint, weil die Beklagte nur einen Flug von Frankfurt nach Berlin ausgeführt habe, handele es sich nicht um eine internationale Beförderung im Sinne des WA, weil beide Orte innerhalb des Gebietes eines vertragschließenden Teils lägen, kann ihr nicht zugestimmt werden. Art. 1 Abs. 2 Satz 2 WA, auf den sie dabei abhebt, betrifft den Fall, daß die Beförderung als ganze sich auf das Gebiet eines vertragschließenden Teils beschränkt. Das kann hier nicht angenommen werden, da die Beklagte nach den getroffenen Feststellungen an der zwischen der Firma S [REDACTED] und der AFC am 12. Mai 1971 vereinbarten Beförderung beteiligt war, an deren internationalem Charakter im Sinne des WA nicht gezweifelt werden kann. Hat die Beklagte an dieser internationalen Beförderung als nachfolgender Frachtführer i. S. des Art. 1 Abs. 3 Satz 1 WA teilgenommen, so ergibt Art. 1 Abs. 3 Satz 3, daß weder die gesamte noch die lediglich im Inland erbrachte Teil-Beförderung dadurch den Charakter als internationale im Sinne des WA verloren hat.

3. Dagegen ist es nicht frei von Rechtsirrtum, wenn das Berufungsgericht meint, das WA sei hier deshalb nicht anzuwenden, weil die Beklagte nur Unterbeförderin der AFC gewesen sei. Zu Unrecht wird damit verneint, daß die Beklagte im Streitfall Luftfrachtführer im Sinne des WA war. Luftfrachtführer im Sinne des Abkommens ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs derjenige, der sich dem Ab-

sender gegenüber zur Beförderung vertraglich verpflichtet hat (NJW 1969, 2008, 2011). Dies gilt auch für den Fall, daß eine Beförderung von mehreren aufeinanderfolgenden Luftfrachtführern im Sinne des Art. 30 Abs. 1/1 Abs. 3 auszuführen ist. Auch diese gelten als Luftfrachtführer, wenn sie sich dem Absender gegenüber zur Beförderung auf ihrer Teilstrecke verpflichtet haben. Demnach unterliegt die Beklagte den Regeln des WA, wenn sie sich dem Absender, der Firma S[REDACTED] gegenüber, zur Beförderung verpflichtet hat. Das hat das Berufungsgericht mit der Begründung verneint, der Kläger habe selbst vorgebracht, daß die Firma S[REDACTED] der Beklagten keinen Beförderungsauftrag erteilt habe. Damit hat das Berufungsgericht aber jener Stelle des Klagevortrags einen zu weitgehenden Sinn beigelegt. Der Kläger wendet sich dort (S. 4 der Berufungsbegründung) gegen die Ansicht des Landgerichts, das ausgeführt hatte, weil nur der Luftfrachtbrief über die Strecke Frankfurt/Berlin vorläge, könne es nicht feststellen, daß die Beförderung eine internationale sei, denn das könne diese nur sein, wenn sie als einheitliche Leistung vereinbart sei. Wenn der Kläger dagegen vorgebracht hat, es handele sich um eine einheitliche Transportleistung, weil weder Absender noch Empfänger der Beklagten einen neuen Luftfrachtauftrag gegeben hätten, war damit lediglich gesagt, daß von der Firma S[REDACTED] der Beklagten kein neuer, von dem ersten rechtlich und wirtschaftlich unabhängiger Beförderungsauftrag erteilt worden war, der der Annahme einer einheitlichen und damit internationalen Beförderung entgegenstehen könnte. Damit wollte der Kläger keineswegs in Abrede stellen, daß zwischen der Beklagten und der Absenderin - allerdings im Rah-

men des internationalen Beförderungsauftrages - vertragliche Beziehungen zustandegekommen waren. Da er die Beklagte ausdrücklich als letzte Luftfrachtführerin im Sinne des Art. 30 Abs. 3/18 WA bezeichnet und behauptet hat, die Beklagte habe den Auftrag "für den, den es angeht", angenommen, womit er offensichtlich die Absenderin meinte, ist der Kläger ersichtlich davon ausgegangen, daß eine solche vertragliche Bindung zustandegekommen ist. Das Berufungsgericht durfte danach seine gegenteilige Ansicht nicht auf den Klagevortrag stützen.

4. Hätte es dagegen, wie erforderlich, die gesamten Umstände des Falles, insbesondere die tatsächliche Übung im Luftfrachtverkehr zur Ermittlung des Willens der Beteiligten herangezogen, so hätte es zu der Feststellung gelangen müssen, daß die Beklagte in den Vertrag mit der Firma S. eingetreten ist (§ 133 BGB). Für eine solche Auslegung spricht zunächst die Handhabung in den Fällen, in denen im Luftfrachtbrief des Ausgangsvertrages die nachfolgenden Luftfrachtführer bereits mit aufgeführt werden (vgl. z. B. den Sachverhalt in dem vom Senat entschiedenen Fall I ZR 61/73). In solchen Fällen wird in der Regel davon ausgegangen, daß der Luftfrachtbrief ein Angebot des Absenders an alle angeführten Luftfrachtführer auf Abschluß eines Beförderungsvertrages mit diesem enthält, und daß der nachfolgende Luftfrachtführer durch die Annahme des Luftfrachtbriefes und die Übernahme des Gutes erklärt, für seine Teilstrecke in den Beförderungsvertrag gegenüber dem Absender eintreten zu wollen.

Der Streitfall hat demgegenüber seine Besonderheit darin, daß ein zweiter Luftfrachtbrief ausgestellt wurde und dieser sowohl in der Absenderrubrik wie als Ausgangsfrachtführer die AFC aufweist. Für die Annahme eines neuen, vom ersten unabhängigen Luftfrachtvertrages zwischen der AFC und der Beklagten, eines Unterbeförderungsvertrages, wie das Berufungsgericht meint, reicht das nach den festgestellten Umständen nicht aus. Das gilt einmal, soweit sich die Beklagte in ihrer Revisionsbegründung darauf beruft, sie hätte überhaupt nicht erkennen können, daß es sich um ein Teilstück einer internationalen Beförderung gehandelt habe. Die Beklagte hat bereits in der Klagerwiderung als zutreffend eingeräumt, daß aus den in der Frachtbriefspalte "Nature and Quantity of goods" vor den Frachtbriefnummern ersichtlichen Buchstabenkombinationen LA und SF ersichtlich sei, daß die Sendungen in Los Angeles bzw. San Francisco aufgegeben worden waren. Wenn sie sich demgegenüber jetzt auf Unkenntnis beruft, so handelt es sich um einen in der Revisionsinstanz neuen und gemäß § 561 ZPO unzulässigen Sachvortrag. Unter diesen Umständen bedarf es keiner Erörterung und Entscheidung der Frage, ob und eventuell unter welchen Voraussetzungen ein Luftfrachtführer von den Regeln des Warschauer Abkommens freigestellt sein könnte, wenn er seine Beförderungsleistung nicht als Teil einer internationalen erkennt. Zum anderen muß sich die Beklagte entgegenhalten lassen, daß die AFC auf diesem Luftfrachtbrief als Ausgangsfrachtführer (issuing carriers agent) aufgeführt worden ist, folglich nicht als Absender des Gutes in Betracht kam, so daß als tatsächlicher Absender entsprechend den Buchstaben-

gruppen LA und SF nur ein namentlich nicht aufgeführter Versender in den USA angesehen werden konnte. Es ist kein Grund für die Annahme ersichtlich, daß unter solchen Umständen der übernehmende Luftfrachtführer andere vertragliche Bindungen eingehen und dies rechtsgeschäftlich erklären will, als wenn er von vornherein im einheitlichen Luftfrachtbrief mit aufgeführt ist. Die Interessenlage läßt keine Unterschiede erkennen. Anhaltspunkte dafür, daß die Beklagte entgegen der Übung nur in Vertragsbeziehungen zur AFC, nicht aber zum tatsächlichen Absender treten wollte, enthält der Luftfrachtbrief nicht, so daß die Ausstellung eines zweiten Luftfrachtbriefes unter Umständen, wie sie hier festgestellt worden sind, lediglich als formaler Unterschied zu beurteilen ist, der es nicht rechtfertigt, den Parteiwillen anders als bei der üblichen Abwicklung von Transporten durch aufeinanderfolgende Lufttransportführer mit einheitlichem Luftfrachtbrief auszulegen, nämlich, daß sich der nachfolgende mit der Annahme des Auftrages regelmäßig für seine Teilstrecke gegenüber dem Absender als demjenigen, den es angeht, zur Beförderung verpflichtet.

III. Von dieser Grundlage aus war das angefochtene Urteil aufzuheben, denn sonstige Gesichtspunkte rechtfertigen die Klagabweisung nach dem gegenseitigen Sachstand nicht. Insofern hatte das Berufungsgericht ausgeführt, das Bestehen eines Schadensersatzanspruchs gegen die Beklagte sei auch deshalb zu verneinen, weil der dafür beweispflichtige Kläger nicht vorgetragen und bewiesen habe, daß der Schaden auf einem Ereignis beruhe, das auf der Strecke eingetreten sei, die die Beklagte beflogen habe. Es ist richtig, daß der nachfolgende Luftfrachtführer grundsätz-

lich nur für die Beförderung, die er ausführt nach den Regeln des WA in Anspruch genommen werden kann (Art. 30 Abs. 1 WA). Für den Frachtverkehr gilt aber nach Art. 30 Abs. 3 WA die Sonderregelung, daß der Empfänger den letzten Luftfrachtführer in Anspruch nehmen kann, ohne daß er behaupten muß, daß der Schaden auf dessen Teilstrecke eingetreten sei. Diese Regel greift hier ein, so daß dahingestellt bleiben kann, ob das Berufungsgericht diesen Teil des Klagevortrags zutreffend ausgelegt hat.

IV. Da die Sache noch nicht entscheidungsreif ist, war der Rechtsstreit an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Dieses wird im Hinblick auf Art. 18 WA zu prüfen haben, ob, was die Beklagte bestreitet, ein Schaden entstanden ist, gegebenenfalls, ob er während der Luftbeförderung eingetreten ist, ferner, ob die Voraussetzungen des Art. 20 WA (Entlastungsbeweis) vorliegen. Dem Berufungsgericht wird auch die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens übertragen.

Alff

Sprenkmann

Merkel

Schönberg

RBGH Dr. Frhr. v. Gamm
ist krankheitshalber an der
Unterschriftsleistung ver-
hindert

Alff