BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VERSÄUMNISURTEIL

I ZR 50/05

Verkündet am:
14. Juni 2007
Walz
Justizamtsinspektor
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja
BGHZ : ja
BGHR : ja

WA 1955 Art. 30 Abs. 1

Dem frachtbriefmäßigen Empfänger des Transportgutes können bei Verlust oder Beschädigung des Gutes auch gegen den Unterfrachtführer, der nicht aufeinanderfolgender Frachtführer i.S. von Art. 30 Abs. 1 WA 1955 ist, eigene Schadensersatzansprüche zustehen (Aufgabe von BGHZ 116, 15 [zu Art. 34 CMR]).

BGH, Vers.-Urt. v. 14. Juni 2007 - I ZR 50/05 - OLG Düsseldorf
LG Düsseldorf

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 14. Juni 2007 durch die Richter Dr. v. Ungern-Sternberg, Pokrant, Prof. Dr. Büscher, Dr. Schaffert und Dr. Bergmann

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 18. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 28. Februar 2005 aufgehoben.

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

Von Rechts wegen

Tatbestand:

1 Die Klägerin nimmt das beklagte Luftfahrtunternehmen wegen Beschädigung von Transportgut auf Zahlung von Schadensersatz in Anspruch.

2 Die Klägerin ist Transportversicherer der Fu. GmbH in W. (im Weiteren: Versicherungsnehmerin), die mit hochwertigen optischen Ge-

Matthias Prinz
Rechtsanwalt www.prinz.law

räten handelt. Ihr Auslieferungslager unterhält die Versicherungsnehmerin bei der K. GmbH in Düsseldorf (im Weiteren: K.-GmbH), die für sie auch als Empfangsspediteurin tätig ist.

3 Die Versicherungsnehmerin kaufte am 17. August 2001 bei der F. P. O. Co. Ltd. in Japan neben anderen Geräten ein Endoskop und ein TV-Objektiv. Über den Transport der Sendung von Japan nach Deutschland stellte die Ki. Inc. in Japan am 17. August 2001 einen House Air Waybill (HAWB) aus, in den sie sich als Luftfrachtführerin eingetragen hat. Als Empfängerin der Sendung ist die K.-GmbH, als Absenderin ist die Verkäuferin F. P. O. eingetragen.

4 Die Ki. Inc. übernahm die aus 32 Kolli bestehende Warensendung in Tokio und fügte der Sendung weitere drei Kartons hinzu. Mit der Beförderung der nunmehr aus 35 Kolli bestehenden Sendung von Tokio nach Deutschland beauftragte sie die Beklagte. Über diesen Frachtvertrag stellte die Beklagte am 17. August 2001 einen Master Air Waybill (MAWB) aus, in dem als Absender und Agent des Luftfrachtführers die Ki. Inc. sowie als Empfängerin der Sendung die K.-GmbH eingetragen sind.

5 Nach Eintreffen der Warensendung am 23. August 2001 auf dem Flughafen in Düsseldorf stellte die Fl. GmbH eine Beschädigung der Sendung fest und versah den MAWB mit dem Stempelaufdruck "Tatbestand des Schadens aufgenommen". Die K.-GmbH, die die Warensendung am 24. August 2001 bei der Fl. GmbH abholte, vermerkte auf ihrem eigenen Lieferschein ebenfalls eine Beschädigung der Sendung. Nach deren Empfangnahme stellte sich heraus, dass an dem Endoskop und an dem TV-Objektiv ein wirtschaftlicher Totalschaden eingetreten war, der sich auf insgesamt 12.631,60 € belief. Diese Schadenssumme sowie Gutach-

Hinweis: Auch Teile der Urteilssammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.

JLaw – Gesetze und Urteile (mobile App)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
JLaw – für Android
JLaw – für iOS

terkosten in Höhe von 425,60 € verlangt die Klägerin von der Beklagten ersetzt. Sie hat ihre Klage zum einen auf einen Forderungsübergang gemäß § 67 Abs. 1 VVG und zum anderen auf Abtretungserklärungen der Versicherungsnehmerin und der K.-GmbH gestützt.

6 Die Klägerin hat behauptet, sie habe ihre Versicherungsnehmerin in Höhe der geltend gemachten Ersatzforderung entschädigt. Die Schäden am Endoskop sowie am TV-Objektiv seien während der von der Beklagten durchgeführten Luftbeförderung durch unsachgemäße Behandlung des Gutes verursacht worden.

7 Die Klägerin hat beantragt,

> die Beklagte zu verurteilen, an sie 13.057,20 € nebst Zinsen zu zahlen.

8 Die Beklagte hat in Abrede gestellt, dass der Schaden während ihrer Gewahrsamszeit eingetreten sei. Die Stauchung der Pakete könne bereits bei der Zusammenstellung der Warensendung durch den Absender geschehen sein.

9 Das Landgericht hat der Klage in Höhe von 68,93 € (Höchstbetragshaftung gemäß Art. 22 Abs. 2 WA 1955) stattgegeben und sie im Übrigen abgewiesen. Die dagegen gerichtete Berufung der Klägerin ist erfolglos geblieben.

10 Mit ihrer (vom Berufungsgericht zugelassenen) Revision verfolgt die Klägerin ihr Klagebegehren weiter, soweit diesem bislang noch nicht entsprochen worden ist. Die Beklagte war in der mündlichen Verhandlung des Senats trotz

ordnungsgemäßer Ladung nicht vertreten. Die Klägerin beantragt, über die Revision durch Versäumnisurteil zu entscheiden.

Entscheidungsgründe:

11 I. Das Berufungsgericht hat die Klage für unbegründet erachtet. Dazu hat es ausgeführt:

12 Der Klägerin stünden gegen die Beklagte wegen der streitgegenständlichen Schäden selbst dann keine Schadensersatzansprüche zu, wenn feststünde, dass die Beklagte die Beschädigung leichtfertig verursacht hätte. Die Klägerin leite ihre Schadensersatzansprüche aus übergegangenem und abgetretenem Recht der Versicherungsnehmerin sowie aus abgetretenem Recht der K.-GmbH her. Beiden Unternehmen hätten jedoch keine Schadensersatzansprüche gegen die Beklagte zugestanden. Die Versicherungsnehmerin sei weder Vertragspartnerin der Beklagten noch Empfängerin der hier in Rede stehenden Warensendung gewesen. Ihr könnten mithin keine frachtvertraglichen Schadensersatzansprüche gegen die Beklagte zustehen. Die K.-GmbH sei zwar nach dem von der Beklagten ausgestellten MAWB frachtbriefmäßige Empfängerin der Warensendung gewesen. Ihr hätten jedoch gleichwohl keine Schadensersatzansprüche aus Art. 18 i.V. mit Art. 13 WA in der Fassung von Den Haag 1955 (WA 1955) gegen die Beklagte zugestanden.

13 Die Beklagte sei in Bezug auf den streitgegenständlichen Transport lediglich Unterfrachtführerin gewesen. Vertragliche Luftfrachtführerin sei die Ki. Inc. aus Tokio gewesen, die von der Verkäuferin der Geräte mit der Beförderung der in Rede stehenden Sendung beauftragt worden

sei. Gegen den Unterfrachtführer, der nicht nachfolgender Frachtführer i.S. des Art. 30 WA 1955 sei, stünden einem Empfänger keine Schadensersatzansprüche wegen Beschädigung oder Verlustes von Transportgut zu. Da die Klägerin keine Umstände vorgetragen habe, aus denen sich ergeben könnte, dass die Beklagte gemäß Art. 30 WA 1955 Vertragspartnerin der Auftraggeberin des Hauptfrachtführers geworden sein könnte, könne die Beklagte weder von der Absenderin noch von der Empfängerin der Ware auf Schadensersatz in Anspruch genommen werden.

14 Ein Schadensersatzanspruch der K.-GmbH gegen die Beklagte gemäß den Bestimmungen des Zusatzabkommens zum Warschauer Abkommen von Guadalajara vom 18. September 1961 (ZAG - BGBl. 1963 II, S. 1159) komme ebenfalls nicht in Betracht. Das ZAG finde nur dann Anwendung, wenn sowohl der Staat, in dem der Abflugort liege, als auch das Land, in dem das Gut vereinbarungsgemäß abgeliefert werden müsse, dieses internationale Abkommen ratifiziert hätten. Japan gehöre nicht zu den Vertragsstaaten des Zusatzabkommens.

15 II. Die Revision hat Erfolg. Sie führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht.

16 1. Über die Revision ist, da die Beklagte trotz ordnungsgemäßer Ladung im Revisionstermin nicht vertreten war, auf Antrag der Klägerin durch Versäumnisurteil zu entscheiden. Das Urteil ist jedoch keine Folge der Säumnis, sondern beruht auf einer Sachprüfung (vgl. BGHZ 37, 79, 81).

17 2. Gegenstand des Revisionsverfahrens sind nur die von der K.-GmbH an die Klägerin abgetretenen Schadensersatzansprüche, nicht auch die von der Versicherungsnehmerin abgetretenen oder kraft Gesetzes auf die Klägerin

übergegangenen Ansprüche. Denn die Revision wendet sich ausschließlich gegen die Verneinung von Ansprüchen der K.-GmbH gegen die Beklagte durch das Berufungsgericht. Sie bringt vor, der Frachtvertrag zwischen der Ki. Inc. und der Beklagten müsse als selbständiger Vertrag angesehen werden mit der Folge, dass die K.-GmbH gemäß Art. 30 WA 1955 Schadensersatzansprüche geltend machen könne.

18 3. Das Berufungsgericht ist zutreffend davon ausgegangen, dass der streitgegenständliche Schadensfall dem Haftungsregime des Warschauer Abkommens in der Fassung von 1955 unterfällt. Das Abkommen gilt gemäß Art. 1 Abs. 1 Satz 1 WA 1955 für jede entgeltliche internationale Beförderung von Gütern, die durch Luftfahrzeuge erfolgt. Als internationale Beförderung im Sinne des Abkommens ist nach Art. 1 Abs. 2 Satz 1 WA 1955 jede Beförderung anzusehen, bei der nach den Vereinbarungen der Parteien des Frachtvertrags der Transport zwischen zwei Orten auf Gebieten von verschiedenen Vertragsstaaten stattfinden soll. Im vorliegenden Fall sollte das Gut von Japan nach Deutschland befördert werden. Beide Länder gehörten zum Zeitpunkt des Abschlusses des Luftfrachtvertrags zwischen der F. P. O. und der Ki. Inc. und bei Beauftragung der Beklagten zu den Vertragsstaaten im Sinne des Warschauer Abkommens (vgl. BGBl. 1968 II S. 779).

19 4. Die Revision wendet sich mit Erfolg dagegen, dass das Berufungsgericht einen Schadensersatzanspruch der Klägerin gegen die Beklagte gemäß Art. 13, 18 WA 1955 aus abgetretenem Recht (§ 398 BGB) der K.-GmbH verneint hat.

20 a) Die Beklagte haftet insoweit allerdings nicht aus dem Luftfrachtvertrag, den die F. P. O. und die Ki. Inc. geschlossen haben.

21 aa) Die Beklagte hat gegenüber der Absenderin F. P. O. nicht selbst durch Abschluss eines Frachtvertrags Pflichten übernommen. Denn Vertragspartnerin der Warenversenderin war allein die Ki. Inc. Aus diesem Luftfrachtvertrag können der frachtbriefmäßigen Empfängerin der Warensendung (K.-GmbH) keine vertraglichen Schadensersatzansprüche gegen die Beklagte zustehen.

22 bb) Die Beklagte haftet aus dem zwischen der F. P. O. und der Ki. Inc. geschlossenen Frachtvertrag auch nicht als aufeinanderfolgende Luftfrachtführerin i.S. von Art. 30 Abs. 1 WA 1955.

23 (1) Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts wurde die Ki. Inc. aus Tokio von der Warenversenderin F. P. O. mit der Beförderung der streitgegenständlichen Sendung über die gesamte Strecke von Japan nach Düsseldorf beauftragt. In dem über den Transport ausgestellten HAWB ist dementsprechend die Ki. Inc. als Luftfrachtführerin eingetragen.

24 (2) Auf dieser Grundlage hat das Berufungsgericht rechtsfehlerfrei angenommen, dass die Ki. Inc. vertragliche Luftfrachtführerin (Hauptfrachtführerin) war und die Beklagte den Transport lediglich als Unterfrachtführerin für die Hauptfrachtführerin ausgeführt hat, ohne nachfolgende Luftfrachtführerin i.S. von Art. 30 Abs. 1 WA 1955 geworden zu sein.

25 Die Haftung als nachfolgender Frachtführer setzt voraus, dass sich die Lufttransportunternehmen dem Absender gegenüber bereit erklärt haben, als Einheit zu fungieren. Sie müssen eine einheitliche Leistung durch Beförderung mit Luftfahrzeugen erbringen wollen (vgl. Koller, Transportrecht, 5. Aufl., Art. 30

WA 1955 Rdn. 3). Davon kann hier in Bezug auf die Beklagte nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht ausgegangen werden.

26 b) Der K.-GmbH können aber abweichend von der Auffassung des Berufungsgerichts aus dem Frachtvertrag zwischen der Ki. Inc. und der Beklagten bis zur Abtretung an die Klägerin Schadensersatzansprüche gemäß Art. 18 i.V. mit Art. 13 WA 1955 gegen die Beklagte zugestanden haben, da sie in dem über diesen Vertrag ausgestellten MAWB als Empfängerin der Warensendung eingetragen ist.

27 aa) Das Berufungsgericht hat auf der Grundlage des Senatsurteils vom 24. Oktober 1991 (I ZR 208/89, BGHZ 116, 15) angenommen, dass der Unterfrachtführer bei einem dem Haftungsregime der CMR unterliegenden Frachtvertrag nur unter den in Art. 34 CMR genannten engen Voraussetzungen Vertragspartner des Absenders des Hauptfrachtvertrags werde mit der Folge, dass dem Warenempfänger gegen den Unterfrachtführer, der nicht nachfolgender Frachtführer i.S. des Art. 34 CMR sei, keine vertraglichen Schadensersatzansprüche wegen Beschädigung oder Verlust des Gutes zustünden. Da das Warschauer Abkommen in Art. 30 Abs. 1 WA 1955 eine mit Art. 34 CMR inhaltlich übereinstimmende Regelung enthalte, seien diese Grundsätze auch auf den Streitfall anzuwenden und dementsprechend ein Schadensersatzanspruch der K.-GmbH als Warenempfängerin gegen die Beklagte zu verneinen. Dieser Beurteilung kann aus den nachstehenden Gründen nicht zugestimmt werden.

28 bb) Die - zur CMR ergangene - Senatsentscheidung vom 24. Oktober 1991, auf die sich das Berufungsgericht gestützt hat, ist im Schrifttum teilweise auf erhebliche Kritik gestoßen (vgl. Koller aaO Art. 13 CMR Rdn. 5; Vor Art. 34 CMR Rdn. 4; Art. 13 WA 1955 Rdn. 11; MünchKomm.HGB/Basedow Art. 13 CMR Rdn. 17 ff.; Helm, Frachtrecht II, 2. Aufl., Art. 13 CMR Rdn. 2; Thume/

Temme, CMR, Art. 13 Rdn. 17; Thume, TranspR 1991, 85, 88 f.; Gröhe, ZEuP 1993, 141, 146 ff.; Hübsch, Haftung des Güterbeförderers und seiner Hilfspersonen, 1997, S. 267 f.; zustimmend Huther in: Ebenroth/Boujong/Joost, HGB, Art. 13 CMR Rdn. 8; Herber/Piper, CMR, Art. 13 Rdn. 19). Abweichend von dieser Entscheidung haben der österreichische Oberste Gerichtshof (OGH, Urt. v. 17.2.1982 - 6 Ob 664/81, SZ 55/20; vgl. allerdings auch OGH, Urt. v. 27.1.1998 - 10b 170/97z) und die italienische Corte di Cassazione (Urt. v. 21.10.1991, auszugsweise veröffentlicht in ZEuP 1993, 141 ff.) entschieden, dass der Unterfrachtführer dem Empfänger des Transportgutes aus dem mit dem Hauptfrachtführer geschlossenen Frachtvertrag auch dann wegen Beschädigung oder Verlust des Gutes haftet, wenn die Voraussetzungen des Art. 34 CMR nicht erfüllt sind.

29 cc) Nach erneuter Prüfung hält der Senat an seiner Rechtsprechung, wonach dem frachtbriefmäßigen Empfänger bei Verlust oder Beschädigung des Gutes gegenüber dem Unterfrachtführer, der nicht nachfolgender Frachtführer i.S. von Art. 34 CMR ist, keine vertraglichen Schadensersatzansprüche zustehen, nicht fest.

30 (1) Der Hauptfrachtführer, der einen Beförderungsauftrag nicht selbst ausführt, sondern damit im eigenen Namen und für eigene Rechnung einen anderen Frachtführer, den Unterfrachtführer, beauftragt, schließt einen selbständigen (Unter-)Frachtvertrag mit diesem ab. Er ist Absender i.S. des Landfrachtrechts, weil er Vertragspartner des (Unter-)Frachtführers ist (vgl. BGH, Urt. v. 25.10.1984 - I ZR 138/82, TranspR 1985, 48, 49 = VersR 1985, 134; MünchKomm.HGB/Basedow Art. 13 CMR Rdn. 18; Thume, TranspR 1991, 85, 88). Der Unterfrachtführer haftet dem Hauptfrachtführer als dem Absender, soweit es sich um einen grenzüberschreitenden Beförderungsvertrag handelt, nach den Haftungsbestimmungen der Art. 17 ff. CMR. Trifft aber den Unter-

frachtführer dem Hauptfrachtführer gegenüber die volle Frachtführerhaftung, gibt es keinen Grund, seine Haftung gegenüber dem Empfänger als Drittbegünstigten des Unterfrachtvertrags auszuschließen (vgl. MünchKomm.HGB/ Basedow Art. 13 CMR Rdn. 18; Thume, TranspR 1991, 85, 88).

31 (2) Wie sich aus Art. 13 Abs. 1 CMR ergibt, muss der Empfänger gegenüber dem abliefernden (Unter-)Frachtführer zumindest befugt sein, die Primärrechte auf Ablieferung des Gutes, Übergabe der Zweitausfertigung des Frachtbriefs geltend zu machen und sich auf das Weisungsrecht zu berufen. Denn andernfalls wäre Art. 13 Abs. 1 CMR bei Transportketten, die sich auf Unterfrachtverträge stützen, weitgehend ohne Bedeutung und die praktische Abwicklung solcher Transporte ganz erheblich erschwert. Da die Sekundärrechte des Empfängers dessen Primärrechte sanktionieren sollen, müssen dem Empfänger gegenüber dem Unterfrachtführer dementsprechend auch Haftungsansprüche zustehen (vgl. MünchKomm.HGB/Basedow Art. 13 CMR Rdn. 19).

32 (3) Auch der Wortlaut von Art. 13 Abs. 1 CMR spricht im Übrigen für die Annahme, dass sich die Empfängeransprüche in erster Linie gegen den abliefernden Frachtführer richten. Der Empfänger ist berechtigt, vom Frachtführer die Übergabe (der zweiten Ausfertigung) des Frachtbriefs zu verlangen. Dabei kann es sich nur um den Frachtbrief handeln, den der abliefernde Frachtführer auch in seinem Besitz hat und übergeben kann. Das wird häufig nur der Frachtbrief sein, den er selbst mit dem Hauptfrachtführer als Absender geschlossen hat. Den Frachtbrief des Urversenders mit dem Hauptfrachtführer wird der abliefernde Unterfrachtführer wegen der häufig vorkommenden Kette von Frachtführern vielfach selbst nicht kennen (vgl. Thume, TranspR 1991, 85, 88).

33 (4) Eine andere Beurteilung ist auch nicht aufgrund eines aus Art. 34 CMR zu ziehenden Gegenschlusses geboten. Den Bestimmungen der

Art. 34 ff. CMR lässt sich lediglich entnehmen, dass sie die dort behandelte besondere Form des Unterfrachtvertrags abschließend regeln. Der normale Unterfrachtvertrag, der den Unterfrachtführer nur zur Haftung für seine Teilstrecke verpflichtet, musste nicht ausdrücklich geregelt werden, weil er sich in seiner rechtlichen Struktur vom Hauptfrachtvertrag nicht unterscheidet (vgl. Koller aaO Art. 13 CMR Rdn. 5; MünchKomm.HGB/Basedow Art. 13 CMR Rdn. 19).

34 (5) Für dieses Ergebnis spricht schließlich auch die von Art. 31 CMR bezweckte Erleichterung der Rechtsverfolgung des Anspruchsberechtigten. In den meisten Fällen ist der Empfänger von Schäden des Transportgutes betroffen und muss daher häufig die Ersatzansprüche gegen den Beförderer durchsetzen. Die Vorschrift des Art. 31 CMR stellt ihm dazu mehrere Gerichtsstände zur Wahl, darunter auch den Gerichtsstand im Ablieferungsland, das regelmäßig das eigene Land des Empfängers ist. Wird die Klage gegen den Unterfrachtführer zugelassen und hat dieser seinen Sitz im Land des Empfängers, so wird die Rechtsverfolgung des Empfängers auch prozessual begünstigt, wie es dem Zweck des Art. 31 CMR entspricht (vgl. MünchKomm.HGB/Basedow Art. 13 CMR Rdn. 19).

35 dd) Die vorstehenden Erwägungen zur Rechtslage nach der CMR gelten ebenso für das Haftungsregime des Warschauer Abkommens, dessen Vorschriften insoweit denen der CMR entsprechen.

36 5. Das angefochtene Urteil kann danach keinen Bestand haben. Eine abschließende Sachentscheidung (§ 563 Abs. 3 ZPO) kann der Senat nicht treffen, da das Berufungsgericht - aus seiner Sicht folgerichtig - keine Feststellungen getroffen hat, ob der streitgegenständliche Schaden während der Gewahrsamszeit der Beklagten eingetreten ist, was die Beklagte bestritten hat.

37 III. Das Berufungsurteil ist daher auf die Revision der Klägerin aufzuheben. Die Sache ist zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

v. Ungern-Sternberg Pokrant Büscher

Schaffert Bergmann

Vorinstanzen:
LG Düsseldorf, Entscheidung vom 13.04.2004 - 32 O 86/03 -
OLG Düsseldorf, Entscheidung vom 28.02.2005 - I-18 U 137/04 -