

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln
über die Beförderung im internationalen Luftverkehr
Art. 12 Abs. 3

Der Luftfrachtführer haftet dem im Luftfrachtbrief
bezeichneten Empfänger einer Ware (hier Käufer)
nach Art. 12 Abs. 3 WA auf Schadensersatz, wenn er
das von ihm unterzeichnete dritte Stück des Luft-
frachtbriefs mit Empfangsbestätigung dem Absender
(hier Verkäufer der Ware) aushändigt, ohne das
Frachtgut erhalten zu haben, und die Folge hiervon
ist, daß der Absender das ihm ausgehändigte Luft-
frachtbriefdritt zur Einlösung eines zu seinen
Gunsten eröffneten unwiderruflichen Dokumenten-
akkreditivs verwendet und auf diese Weise den
Kaufpreis von der Akkreditivbank ausgezahlt er-
hält, er aber die Ware nicht liefert und zahlungs-
unfähig wird, so daß der Käufer von ihm keinen Er-
satz erlangen kann.

BGH, Urt. v. 19. März 1976 - I ZR 75/74 - OLG Frankfurt (Main)
LG Frankfurt (Main)

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

I ZR 75/74

URTEIL

Verkündet am
19. März 1976
Spengler
Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

26

- 2 -

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 19. März 1976 durch die Vorsitzende Richterin Dr. Krüger-Nieland und die Richter Alff, Dr. Merkel, Dr. Schönberg und Schwerdtfeger

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Frankfurt (Main) vom 28. Mai 1974 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin, eine Handelsgesellschaft französischen Rechts mit dem Sitz in Paris, kaufte im September 1970 von der Firma L. de M. & Cia Ltda in B./Brasilien 1.500 Ozelotfelle zum Preis von 56.227,50 US-Dollar. Zur Bezahlung des Kaufpreises eröffnete die Effektenbank W. in Frankfurt (Main) im Auftrag der Klägerin zugunsten der Verkäuferin ein unwiderrufliches Dokumentenakkreditiv, das gegen Vorlage der Handelsrechnung, der Packliste und des auf die Klägerin ausgestellten Luftfrachtbriefs (airwaybill to order of ...) bei der B. do B., B., zahlbar sein sollte. Die Beklagte wurde von der Verkäuferin mit der Beförderung der Ware von S.-B./Brasilien nach Frankfurt (Main) zu Händen der Klägerin beauftragt. Sie stellte den Luftfracht-



brief im Auftrag der Verkäuferin aus und händigte dieser durch ihren Abfertigungsangestellten L. S. M. die für den Absender bestimmte dritte Ausfertigung mit Empfangsbestätigung aus, obwohl sie die Ozelotfelle nicht erhalten hatte. Die Verkäuferin legte den Luftfrachtbrief und die anderen Dokumente der mit der Auszahlung des Akkreditivs beauftragten Bank vor und erhielt den Kaufpreis von 56.227,50 US-Dollar ausgezahlt. Die Übergabe der Ware an die Beklagte unterblieb, so daß der Transport nicht durchgeführt werden konnte. Die Klägerin ist von ihrer Bank mit dem an die Käuferin ausgezahlten Betrag belastet worden. Von der Verkäuferin, die zahlungsunfähig ist, kann sie keinen Ersatz erlangen.

Die Klägerin nimmt die Beklagte auf Schadensersatz in Anspruch. Sie hat mit der Klage die Erstattung des an die Verkäuferin der Ozelotfelle gezahlten Kaufpreises von 56.227,50 US-Dollar, den Ausgleich eines Kursverlustes von 7.371,22 US-Dollar und einen entgangenen Gewinn von 11.000 US-Dollar, insgesamt 74.598,72 US-Dollar oder den Gegenwert in Deutscher Mark zu dem am Zahlungstage geltenden Kurs nebst 10 % Zinsen seit dem 20. Oktober 1970 gefordert.

Die Beklagte hat geltend gemacht, ihr Abfertigungsangestellter sei von der Firma L. de M. getäuscht worden. Diese habe zugesagt, die Ware am folgenden Tage auszuliefern, ihr Versprechen aber nicht gehalten, sondern mitgeteilt, daß sie den Frachtvertrag annulliere. Das dritte Stück des Luftfrachtbriefs sei ihr ausgehändigt worden, weil sie erklärt habe, sie be-

nötige es zur Erlangung der Zoll- und Ausfuhrgenehmigung. Da es sich bei der Firma L. de M. um einen Absender gehandelt habe, mit dem sie schon zahlreiche Luftfrachtverträge abgeschlossen gehabt habe, sei ihrem Angestellten dieser Vorgang als gänzlich unauffällig erschienen; ihr Angestellter habe von der völligen Vertrauenswürdigkeit des Absenders ausgehen können. Außerdem sei das Verhalten ihres Angestellten für den der Klägerin entstandenen Schaden nicht ursächlich gewesen. Die Bank habe den Rechnungsbetrag nicht auszahlen dürfen, da hierfür nach den im Akkreditiv genannten Bedingungen die Vorlage eines Orderfrachtbriefes erforderlich gewesen sei, der von ihr unterzeichnete Frachtbrief aber nicht begebbar ("not negotiable") gewesen sei. Die Beklagte hat sich ferner auf Ziff. 4 a ihrer Geschäftsbedingungen berufen; danach hafte sie nicht bei mitwirkender Nachlässigkeit des Absenders, des Empfängers oder eines anderen Anspruchstellers. Die Beklagte hat auch die Höhe des Schadens bestritten.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Das Berufungsgericht hat sie, soweit entgangener Gewinn geltend gemacht worden ist, abgewiesen, die Verurteilung der Beklagten jedoch in Höhe von 63.708,72 US-Dollar nebst 10 % Zinsen seit dem 20. Oktober 1970 aufrechterhalten.

Mit der Revision erstrebt die Beklagte die vollständige Abweisung der Klage. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

I. Gegen die internationale Zuständigkeit des von der Klägerin angerufenen Landgerichts Frankfurt (Main) bestehen entgegen der Auffassung der Revision keine Bedenken. Sie ergibt sich schon daraus, daß die Beklagte vor diesem Gericht zur Hauptsache verhandelt hat, ohne die Unzuständigkeit geltend zu machen. Nach § 39 Satz 1 ZPO, der auch auf die internationale Zuständigkeit Anwendung findet (BGH MDR 1969, 479; BGHZ 59, 23, 29), liegt darin eine stillschweigende Vereinbarung der Zuständigkeit. Wenn die Revision geltend macht, die Frage der internationalen Zuständigkeit deutscher Gerichte sei in jeder Lage des Verfahrens und damit auch in der Revisionsinstanz zu prüfen, so ist das an sich richtig. Insbesondere können entgegen den §§ 512 a, 549 Abs. 2 ZPO in Rechtsstreitigkeiten über vermögensrechtliche Ansprüche die Berufung und die Revision auch darauf gestützt werden, daß das Eingangsgericht seine internationale Zuständigkeit zu Unrecht angenommen habe (BGHZ (GSZ) 44, 46 ff; BGHZ 59, 23, 25). Im Streitfall ergibt die in der Revisionsinstanz zulässige Überprüfung aber, daß, wie ausgeführt, die internationale Zuständigkeit des vom Kläger angerufenen Landgerichts durch die rügelose Einlassung der Beklagten zur Hauptsache begründet und daher im Ergebnis zu Recht angenommen worden ist. Deshalb braucht nicht dazu Stellung genommen zu werden, ob das Landgericht Frankfurt (Main), wie es angenommen hat, auch als Gericht des Bestimmungsortes nach Art. 28 Abs. 1 des Warschauer Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (WA) vom 12. Oktober 1929 interna-

tional zuständig war. Das Berufungsgericht hat sich mit dieser Frage nicht befaßt. Hierin liegt kein Verfahrensfehler, da, wie ausgeführt, jedenfalls § 39 Satz 1 ZPO eingreift und hinzu kommt, daß die Rüge der fehlenden örtlichen und internationalen Zuständigkeit auch im zweiten Rechtszug nicht erhoben worden ist. Das Berufungsgericht hatte deshalb keinen Anlaß, sich mit der Zuständigkeitsfrage besonders auseinanderzusetzen.

II. Das Berufungsgericht hat, wie das Landgericht, gemeint, die Haftung der Beklagten für den der Klägerin entstandenen Schaden ergebe sich unmittelbar aus dem Warschauer Abkommen in der Fassung des Haager Protokolls vom 28. September 1955 (BGBl 1958 II, 291, 312). Als Anspruchsgrundlage hat es die Art. 6 Abs. 2 Satz 3, 11 Abs. 1, 12 Abs. 3, 18 und 25 bezeichnet. Danach sei, so hat es ausgeführt, das dritte Stück des Luftfrachtbriefes vom Luftfrachtführer zu unterschreiben und erst nach dem Empfang des Gutes dem Absender auszuhändigen. Der Luftfrachtführer müsse gegenüber dem Empfänger die von ihm unterzeichnete Ausfertigung gegen sich gelten lassen. Das an sich nach Art. 12 WA auch nach der Übergabe des Gutes an den Frachtführer noch fortbestehende Verfügungsrecht des Absenders werde dadurch eingeschränkt, daß der Luftfrachtführer die Ausführung der Verfügung von der Vorlage des dem Absender ausgehändigten Drittstücks des Luftfrachtbriefes abhängig machen müsse, wenn er sich nicht Schadensersatzansprüchen des rechtmäßigen Besitzers des Luftfrachtbriefdritts aussetzen wolle. Durch diese Regelung solle der rechtmäßige Besitzer der dritten Ausfertigung des Luftfracht-

briefes gegen nachträgliche Verfügungen des Absenders geschützt werden. Insbesondere gelte der Schutz demjenigen, der gegen Aushändigung des Luftfrachtbriefes Vorleistungen auf das Gut erbracht habe. Für das Dokumentenakkreditiv werde der Luftfrachtbrief auf diese Weise zu einem für die Einlösung geeigneten Dokument. Aus dieser Regelung ergebe sich der allgemeine Rechtsgrundsatz, daß der Luftfrachtführer dem Empfänger für den Schaden hafte, den dieser dadurch erleide, daß der Luftfrachtführer den Empfang des Gutes zu Unrecht bestätige und dem Absender damit die Möglichkeit gebe, den Kaufpreis zu erlangen, ohne die Ware zu liefern. Sei der Luftfrachtführer dem berechtigten Inhaber des Drittstücks des Luftfrachtbriefs schadensersatzpflichtig, wenn er eine Verfügung des Absenders ohne Vorlegung des Luftfrachtbriefsdritts zulasse, so müsse das erst recht dann gelten, wenn er eine Verfügung des Absenders dadurch ermögliche, daß er den Empfang des Gutes bestätige, ohne es erhalten zu haben. Dies folge zwar nicht aus dem Wortlaut des Warschauer Abkommens, ergebe sich jedoch aus der Überlegung, daß die Schadensersatzpflicht als einzige im Warschauer Abkommen vorkommende Sanktion auch für die Verletzung der Pflichten des Luftfrachtführers aus Art. 6 Abs. 2 Satz 3 WA in Frage komme. Es wäre nicht verständlich, eine Verpflichtung des Luftfrachtführers festzulegen, das Drittstück des Luftfrachtbriefs an den Absender erst nach dem Empfang des Gutes auszuhändigen, aber im Falle der Zuwiderhandlung den Luftfrachtführer dafür nicht haften zu lassen. Das Verhalten der Beklagten sei auch adäquat kausal für den Schaden gewesen. Ein mögliches Mitverschulden der Bank, die das Akkreditiv ausgezahlt habe,

schließe die Kausalität nicht aus. Im übrigen besage die Formulierung "airwaybill to order of ..." in den Akkreditivbedingungen nicht, daß es sich bei dem vorzulegenden Luftfrachtbrief um ein gewillkürtes Orderpapier habe handeln müssen. Die Ersatzpflicht der Beklagten bestimme sich nach den Art. 17 ff WA. Die Beklagte habe den nach Art. 20 WA möglichen Entlastungsbeweis nicht geführt. Auf Ziff. 4 a ihrer Geschäftsbedingungen, wonach sie dann nicht hafte, wenn ein Mitverschulden des Absenders, des Empfängers oder eines anderen Anspruchstellers gegeben sei, könne sie sich nicht berufen, weil diese Regelung im Widerspruch zu den Art. 21, 23 WA stehe und deshalb nichtig sei. Die Beklagte könne auch nicht mit Erfolg geltend machen, daß ihre Haftung nach Maßgabe des Art. 22 WA beschränkt sei. Dem stehe gemäß Art. 25 WA entgegen, daß ihr Abfertigungsangestellter besonders leichtfertig gehandelt habe und eine gewisse Vermutung dafür spreche, daß auch das Bewußtsein der Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts vorgelegen habe. Richtig sei allerdings, daß die Klägerin nicht Ersatz ihres entgangenen Gewinns fordern könne, da die Beklagte nicht für den Verlust des beförderten Gutes einzustehen habe, sondern für den Schaden, der der Klägerin durch die unberechtigte Einlösung des Akkreditivs entstanden sei. Dazu gehöre nicht der entgangene Gewinn, wohl aber der Kursverlust, der durch die Belastung in Deutscher Mark bei der Effektenbank W. [REDACTED] entstanden sei.

III. Die Revision macht demgegenüber zunächst geltend, den Vorschriften des Warschauer Abkommens, das nur einzelne, wenn auch besonders wichtige Fragen des

Luftbeförderungsvertrages regele und vieles dem ergänzend anzuwendenden nationalen Recht überlasse, könne entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts eine Haftung der Beklagten für den der Klägerin entstandenen Schaden nicht entnommen werden. Vielmehr müsse auf das ergänzend anwendbare nationale Recht, hier das brasilianische Recht, zurückgegriffen und geprüft werden, ob sich daraus eine Anspruchsgrundlage zugunsten der Klägerin ergebe. Damit kann die Revision keinen Erfolg haben.

1. Das Berufungsgericht geht zutreffend davon aus, daß die Vorschriften des Warschauer Abkommens in der Fassung des Haager Protokolls vom 28. September 1955 auf den vorliegenden Beförderungsvertrag anwendbar sind. Brasilien und die Bundesrepublik Deutschland sind dem Abkommen beigetreten. Da nach den Vereinbarungen der Vertragsparteien der Abgangsort in Brasilien und der Bestimmungsort in der Bundesrepublik liegen sollte, handelt es sich um eine internationale Beförderung im Sinne von Art. 1 Abs. 2 WA, für die nach Abs. 1 der genannten Vorschrift das Abkommen gilt. Es ist auch davon auszugehen, daß der Beförderungsvertrag zwischen der Firma L de M in B/Brasilien (Absender) und der Beklagten (Luftfrachtführer) wirksam zustandegekommen ist. Die Übergabe des Frachtgutes an die Beklagte war hierzu nicht erforderlich; denn der Luftbeförderungsvertrag im Sinne des Warschauer Abkommens ist nach einhelliger Auffassung nicht Realvertrag, sondern Konsensualvertrag (Riese, Luftrecht S. 406; Schleicher/Reymann/Abraham, Das Recht der Luftfahrt, 3. Aufl., Bd. 1, WA Art. 1

Anm. 12; Guldemann, Internationales Lufttransportrecht, WA Einl. Rdn. 16).

2. Das Berufungsgericht hat auch zu Recht angenommen, daß sich die Haftung der Beklagten unmittelbar aus den Vorschriften des Warschauer Abkommens ergibt. Anspruchsgrundlage ist Art. 12 Abs. 3 in Verbindung mit Art. 6 Abs. 2 S. 3 WA.

a) Die inländischen Gerichte sind zur Auslegung internationaler Abkommen jedenfalls dann uneingeschränkt befugt, wenn diese ihrem Inhalt nach dazu bestimmt sind, einheitliches Privatrecht in den Vertragsstaaten zu schaffen und - nach Übernahme in die nationalen Rechtsordnungen - auf die Rechtsbeziehungen privater Beteiligten unmittelbar angewendet zu werden (vgl. BGH GRUR 1969, 611, 612 - Champagner-Weizenbier). Bei ihnen verdient der Zweck der Rechtsvereinheitlichung besondere Beachtung. Mit der Vereinheitlichung des materiellen Rechts soll die Prüfung der kollisionsrechtlichen Frage, welches Recht anzuwenden ist, überflüssig gemacht und den Beteiligten die Anwendung "fremden" Rechts nach Möglichkeit erspart werden (von Caemmerer, Rechtsvereinheitlichung und internationales Privatrecht, Festschrift für Walter Hallstein, S. 65). Dem Vereinheitlichungszweck entspricht es, derartige Abkommen aus sich heraus auszulegen und erforderlichenfalls zu ergänzen. Dabei sind die für die Auslegung von Privatrecht allgemein anerkannten Grundsätze anzuwenden (so Guldemann aaO, Einl. Rdn. 32; Risch, Divergenzen in der Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen und die Mittel zur Sicherung der einheitlichen

Auslegung des vereinheitlichten Luftprivatrechts S. 7 ff; vgl. ferner Dölle, Bemerkungen zu Art. 17 des Einheitgesetzes über den Internationalen Kauf beweglicher körperlicher Gegenstände, Festschrift für Hans G. Ficker S. 138 ff). Erforderlich ist daher eine Interpretation, die zwar vom Wortlaut ausgeht, aber auch, insbesondere wenn die Entstehungsgeschichte keinen Aufschluß gibt, den logisch-systematischen Zusammenhang der einzelnen Bestimmungen und vor allem ihren Sinn und Zweck berücksichtigt. Allerdings dürfen dabei innerstaatliche Rechtsbegriffe nicht unbesehen übernommen werden, weil sonst das Ziel der Rechtsvereinheitlichung gefährdet würde. Die Auslegung ist vielmehr im Sinne des Einheitsrechts selbst mit dem Ziel einer möglichst gleichmäßigen Anwendung in allen Vertragsstaaten vorzunehmen (BGH aaO; Riese, aaO S. 63; Guldemann aaO Einl. Rdn. 43; von Caemmerer aaO S. 79; Risch aaO S. 14 f).

b) Das Berufungsgericht ist zutreffend davon ausgegangen, daß Art. 12 Abs. 3 WA dem gemäß Art. 6 Abs. 2 Satz 3 WA für den Absender bestimmten dritten Stück des Luftfrachtbriefs eine besondere Bedeutung verleiht. Weil der Luftfrachtführer verpflichtet ist, sich dieses Exemplar des Luftfrachtbriefs vorlegen zu lassen, bevor er Verfügungen des Absenders über das Beförderungsgut ausführt, hat es die Funktion eines Legitimationspapiers. Der Absender benötigt es, um noch über das Gut verfügen zu können. Hat er es gegen Zahlung oder Bevorschussung des Kaufpreises an den Empfänger oder eine Bank weitergegeben, ist er dazu - bei pflichtgemäßem Verhalten des Luftfrachtführers -

nicht mehr in der Lage. Andererseits ist der Dritte, der dieses Stück des Luftfrachtbriefs vom Absender entgegengenommen hat, dagegen geschützt, daß dieser noch über das Beförderungsgut verfügt. Das Luftfrachtbriefdritt ist somit auch geeignet, für Kreditsicherungszwecke verwendet zu werden und hat in dieser Eigenschaft im internationalen Handel große praktische Bedeutung erlangt (vgl. Schweickhardt, Schweizer Lufttransportrecht Seite 36, 106; Schleicher/Reymann/Abraham aaO Art. 12 Anm. 17; Guldemann aaO Art. 12 Rdn. 38). Die Banken betrachten es als ordnungsgemäß, wenn es den Empfangsstempel des Frachtführers oder dessen Unterschrift trägt (Art. 22 der Einheitlichen Richtlinien und Gebräuche für Dokumentenakkreditive, abgedruckt bei Baumbach/Duden, Handelsgesetzbuch, 21. Aufl., Anhang IV § 406).

c) Wenn Art. 12 Abs. 3 WA dem Luftfrachtführer eine Schadensersatzpflicht für den Fall auferlegt, daß er Verfügungen des Absenders über das Beförderungsgut entspricht, ohne sich das diesem ausgehändigte dritte Stück des Luftfrachtbriefs vorlegen zu lassen, dann soll damit den Interessen derjenigen Dritten Rechnung getragen werden, die auf die Legitimationsfunktion und die kreditsichernde Kraft dieses Dokuments vertraut haben. Diesem Sinn und Zweck der in Art. 12 Abs. 3 WA bestimmten Schadensersatzpflicht entspricht es aber, sie auch dann Platz greifen zu lassen, wenn der Luftfrachtführer das Beförderungsgut überhaupt nicht erhalten hat, er aber gleichwohl das von ihm unterzeichnete dritte Stück des Luftfrachtbriefs dem Absender aushändigt und damit wahrheitswidrig den Empfang des Gutes bestätigt. Denn der Absender wird auf diese Weise in den Stand gesetzt, sich

den Kaufpreis zu verschaffen, ohne das Gut dem Luftfrachtführer zur Beförderung übergeben zu haben, und die Gefahren, die den auf die Legitimationsfunktion und kreditsichernde Wirkung des Luftfrachtbriefs vertrauenden Dritten hieraus entstehen können, sind nicht geringer als bei der Ausführung nachträglicher Verfügungen des Absenders ohne Nachprüfung der Legitimation. Auf den Gesichtspunkt, daß Art. 12 WA die Übergabe des Gutes an den Luftfrachtführer begrifflich voraussetzt, kann es dabei im Verhältnis zum geschädigten Dritten nicht entscheidend ankommen, wie schon die Erwägung zeigt, daß eine der nach Art. 12 Abs. 1 WA zulässigen Verfügungen des Absenders auch darin bestehen kann, daß er sich das Beförderungsgut zurückgeben läßt. Geschieht das unter Mißachtung des Art. 12 Abs. 3 WA durch den Frachtführer, dann entspricht die Sachlage auch rein äußerlich völlig derjenigen, die eintreten kann, wenn der Luftfrachtführer den Empfang des Gutes frachtbriefmäßig bestätigt, ohne es erhalten zu haben. Es liegt dann sogar ein besonders grober Fall der Gefährdung schutzwürdiger Interessen Dritter vor, weil dem Absender (Verkäufer) ermöglicht wird, sich mit Hilfe des ihm ausgehändigten Stückes des Luftfrachtbriefes den Kaufpreis zu verschaffen, ohne die geschuldete Ware überhaupt zur Lieferung zur Verfügung zu haben. Deshalb erscheint es geboten, Art. 12 Abs. 3 WA dahin auszulegen, daß der hier gegebene Sachverhalt (a majore ad minus) darunter fällt.

d) Dieser Beurteilung kann nicht entgegengehalten werden, daß Artikel 6 Abs. 2 S. 3 WA lediglich eine Ordnungsvorschrift sei. Letzteres mag zwar zutreffen

(Guldimann aaO Art. 6 Rdn. 7); der Luftfrachtbrief ist nur Beweisurkunde (Art. 11 Abs. 1 WA). Dies schließt jedoch nicht aus, daß das für den Absender bestimmte dritte Stück im Rahmen des Art. 12 WA eine besondere Bedeutung hat und die sachlich unrichtige Bestätigung des Empfangs des Gutes durch den Luftfrachtführer in Verbindung mit der Aushändigung des Luftfrachtbriefdritts an den Absender die Haftung des Luftfrachtführers nach Art. 12 Abs. 3 WA begründen kann.

e) Entgegen der Auffassung der Revision kann es auch nicht darauf ankommen, daß nach Art. 11 Abs. 1 WA der Gegenbeweis gegen den Inhalt des Luftfrachtbriefs zulässig ist. Einem Dritten gegenüber, der im Vertrauen auf die Richtigkeit der Empfangsbestätigung gegen Aushändigung des Luftfrachtbriefdritts Vorleistungen an den Absender erbracht hat, kann sich der Luftfrachtführer darauf nicht mit Erfolg berufen.

f) Schließlich ist noch darauf hinzuweisen, daß nach im Schrifttum anerkannter Auffassung eine Haftung des Luftfrachtführers auch in anderen Fällen einer nicht ausdrücklichen Normierung der Schadensersatzpflicht nach den Vorschriften des Warschauer Abkommens Platz greift, wie etwa dann, wenn der Luftfrachtführer pflichtwidrig Weisungen des Absenders nicht oder nicht gehörig ausführt, er es entgegen Art. 12 Abs. 2 WA unterläßt, den Absender unverzüglich von der Unmöglichkeit der Ausführung von Weisungen zu verständigen, oder die Benachrichtigung des Empfängers gemäß Art. 13 Abs. 2 WA unterbleibt (vgl. Schleicher/Reymann/Abraham aaO Art. 12

Anm. 15, 16, Art. 13 Anm. 9; Guldemann aaO Art. 12 Rdn. 32, Art. 13 Rdn. 18). Auch dies spricht dafür, daß bei der Anwendung des Art. 12 Abs. 3 WA nicht am Wortlaut zu haften, sondern auf den Sinn und Zweck der Vorschrift abzustellen ist.

Die Beklagte haftet daher für den Schaden, den die Klägerin dadurch erlitten hat, daß das Akkreditiv gegen Vorlage des von der Beklagten unterzeichneten und dem Absender ausgehändigten dritten Stücks des Luftfrachtbriefs ausgezahlt worden ist, nach Art. 12 Abs. 3 WA.

IV. Das Berufungsgericht hat ohne Rechtsverstoß dargelegt, daß das Verhalten der Beklagten für die Auszahlung des Akkreditivs an die Firma L. de M. und damit den Schaden der Klägerin ursächlich war. Es trifft zwar zu, daß Art. 15 Abs. 2 WA die Ausstellung eines begebaren Luftfrachtbriefs zuläßt. Im Streitfall ist das nicht geschehen, wie der Vermerk "not negotiable" auf dem Luftfrachtbrief erkennen läßt (vgl. dazu Liesecke, Die neuere Rechtsprechung zum Luftfrachtrecht des Warschauer Abkommens von 1929 nebst Haager Protokoll von 1955 (I), MDR 1968, 3). Die Akkreditivbedingungen erforderten aber auch nicht die Übergabe eines solchen gewillkürten Orderpapiers. Wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, besagen die Worte "airwaybill to order of..." nicht mehr, als daß es sich um einen an die Klägerin gerichteten Luftfrachtbrief handeln mußte, was unstreitig zutraf. Für die Ursächlichkeit des Verhaltens der Beklagten für die Auszahlung des Kaufpreises an die Firma L. de

M [REDACTED] spricht zudem klar, daß der Luftfrachtbrief auf das Akkreditiv Bezug nimmt und es - unter Angabe der Akkreditivnummer - genau bezeichnet.

V. Das Berufungsgericht hat in Übereinstimmung mit Schleicher /Reymann/Abraham (aaO Art. 12 Anm. 17) gemeint, die Haftung der Beklagten richte sich nach den Bestimmungen der Art. 17 ff WA. Die Frage, ob diese Vorschriften auf die Haftung nach Art. 12 Abs. 3 WA anzuwenden sind, ist indessen umstritten. Gegenteiliger Auffassung ist insbesondere Guldimann; er vertritt die Ansicht, daß es sich bei Art. 12 Abs. 3 WA um eine Haftungsregel handele, die außerhalb der Ordnung des 3. Kapitels des Warschauer Abkommens bleibe (aaO Art. 12 Rdn. 46). Dieser Auffassung ist zuzustimmen. Für die Richtigkeit sprechen der Wortlaut und der logisch-systematische Zusammenhang. Während Art. 12 Abs. 3 WA sehr allgemein gehalten ist, regelt Art. 18 WA nur die Haftung für die bei der Beförderung des Gutes entstandenen unmittelbaren Sachschäden. Auch tritt die Haftung nach dieser Vorschrift nur in bestimmten Fällen ein, nämlich nur dann, wenn der Schaden durch Zerstörung, Verlust oder Beschädigung eingetreten ist. Daneben steht die Haftung für Verspätungen nach Art. 19 WA. Es ist aber schon nicht ersichtlich, daß die Haftung nach Art. 12 Abs. 3 WA auf diese Schadenskategorien habe beschränkt werden sollen. Dies gilt umso mehr, als beispielsweise dann, wenn der Empfänger das Gut auf Grund einer vom Frachtführer entgegen Art. 12 Abs. 3 WA ausgeführten Verfügung des Absenders nicht erhält, sondern die Auslieferung an einen anderen Empfänger erfolgt oder es dem Absender zurückgegeben wird, nicht ohne weiteres

auch von einem Verlust des Gutes im Sinne von Art. 18 WA gesprochen werden kann (vgl. Schleicher/Reymann/Abraham aaO Art. 12 Anm. 15). Zu beachten ist weiterhin, daß Art. 15 Abs. 2 von den Vorschriften der Art. 12, 13 und 14 WA abweichende Vereinbarungen zuläßt, während Art. 23 WA ein Freizeichnungsverbot zu Lasten des Frachtführers enthält. Hierin liegt, worauf Guldemann (aaO) zutreffend hinweist, ein offenkundiger Konflikt, wenn angenommen wird, die Art. 17 ff WA seien auch auf die Ersatzpflicht nach Art. 12 Abs. 3 WA anwendbar. Schließlich nennt Art. 24 WA ausdrücklich nur die Art. 17 bis 19 WA und bringt damit zum Ausdruck, daß Haftungen, die dem Frachtführer aus den Bestimmungen des 2. Kapitels erwachsen können, nicht den in Art. 22 WA gesetzten Schranken unterliegen sollen (Guldemann aaO Art. 22 Rdn. 4). Danach kann nicht angenommen werden, daß die Art. 17 ff WA auf den Haftungsfall des Art. 12 Abs. 3 WA anwendbar seien. Muß somit Art. 12 Abs. 3 WA vielmehr als eine von den Vorschriften der Art. 17 ff WA unabhängige Haftungsbestimmung angesehen werden, dann folgt hieraus auch, daß der Luftfrachtführer nach dieser Bestimmung, ähnlich wie der Absender nach Art. 10 WA, auch dann haftet, wenn ihn kein Verschulden trifft. Die Folge hiervon ist, daß entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts auch nicht geprüft zu werden braucht, ob die Beklagte den nach Art. 20 WA möglichen Entlastungsbeweis geführt hat. Ebenso kann dahingestellt bleiben, ob die Voraussetzungen des Art. 25 WA erfüllt sind und deshalb die in Art. 22 WA vorgesehene Haftungsbeschränkung entfällt.

VI. Dem Berufungsgericht ist im Ergebnis auch insoweit beizutreten, als es verneint hat, daß sich die Beklagte auf Ziff. 4a ihrer Geschäftsbedingungen, die, wie sie behauptet hat, auf dem Luftfrachtbrief vermerkt sind und den Inhalt haben sollen, daß sie nicht hafte, wenn ein mitwirkendes Verschulden des Absenders, des Empfängers oder eines anderen Anspruchstellers gegeben sei, berufen könne. Selbst wenn diese Klausel Vertragsinhalt geworden ist, kann sich die Beklagte der Klägerin gegenüber darauf nicht mit Erfolg berufen. Denn sie muß sich insoweit den Einwand des Rechtsmißbrauchs entgegenhalten lassen. Dies folgt daraus, daß sie das dritte Stück des Luftfrachtbriefes unterzeichnete und dem Absender aushändigte, obwohl sie das Beförderungsgut nicht erhalten hatte, und sie das tat und damit wahrheitswidrig den Empfang des Gutes bestätigte, obwohl aus dem Luftfrachtbrief zu ersehen war, daß er zur Einlösung eines Akkreditivs Verwendung finden sollte. Schließlich kommt noch hinzu, daß der Absender unstreitig zahlungsunfähig ist, also feststeht, daß die Klägerin von ihm Ersatz nicht erlangen kann. Unter solchen Umständen jedenfalls widerspricht es allgemein anerkannten Rechtsgrundsätzen und insbesondere den Grundsätzen von Treu und Glauben, daß sich die Beklagte auf die behauptete Freizeichnung beruft. Den Grundsatz von Treu und Glauben und den hierauf beruhenden Einwand des Rechtsmißbrauchs bei der Anwendung internationaler Abkommen der hier in Rede stehenden Art zu berücksichtigen, ist zulässig und geboten (vgl. Guldemann aaO, Einleitung Rdn. 41; Art. 38 des Statuts des Internationalen Gerichtshofs in Haag).

VII. Haftet die Beklagte somit nach Art. 12 Abs. 3 WA, dann ist es aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht der Klägerin als Schadensersatz den an die Firma L [REDACTED] de M [REDACTED] ausgezahlten Akkreditivbetrag von 56.227,50 US-Dollar und einen Kursverlust von 7.371,22 US-Dollar, insgesamt also 63.708,72 US-Dollar als Schadensersatz zuerkannt hat.

Die Zinsentscheidung läßt einen Rechtsfehler ebenfalls nicht erkennen. Sie wird auch von der Revision nicht angegriffen.

Die Revision war daher mit der Kostenfolge des § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

Krüger-Nieland

Alff

Merkel

Schönberg

Schwerdtfeger