

5

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln
über die Beförderung im internationalen Luftverkehr
Art. 1 Abs. 3, Art. 30 Abs. 1 und 3

Zum Begriff des nachfolgenden Luftfrachtführers
(Ergänzung zu Urteil vom 20. Mai 1974 - I ZR 25/73).

BGH, Urt. v. 9. Oktober 1981 - I ZR 98/79 - KG Berlin
LG Berlin

5

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

I ZR 98/79

URTEIL

Verkündet am
9. Oktober 1981
Schwarz,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des unter der Firma U [REDACTED] e [REDACTED] handelnden Kaufmanns
Gero Z [REDACTED], A [REDACTED]straße [REDACTED], M [REDACTED],

Klägers und Revisionsklägers,

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

gegen

B [REDACTED] A [REDACTED] B [REDACTED], A [REDACTED] T [REDACTED], V [REDACTED],
L [REDACTED], Großbritannien,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

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

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 9. Oktober 1981 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Frhr. v. Gamm und die Richter Alff, Dr. Merkel, Dr. Zülch und Dr. Erdmann

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des 5. Zivilsenats des Kammergerichts vom 24. April 1979 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen, dem die Entscheidung über die Kosten auch des zweiten Revisionsverfahrens übertragen wird.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Sache befindet sich zum zweiten Mal in der Revisionsinstanz. Durch Urteil vom 20. Mai 1974 - I ZR 25/73 (MDR 74, 995) hat der Senat auf die Revision des Klägers das Urteil des 5. Zivilsenats des Kammergerichts vom 19. Dezember 1972 aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Im ersten Urteil des Berufungsgerichts ist folgender Sachverhalt festgestellt: Der Kläger kaufte im April 1971



bei der Firma S [REDACTED] I [REDACTED] Inc. in O [REDACTED] / C [REDACTED] / USA elektronische Geräte. Unter diesen befand sich ein Cycle Time Controller, der US-\$ 552 kostete. Mit dem Lufttransport beauftragte die Firma S [REDACTED] die "A [REDACTED] F [REDACTED] C [REDACTED]" (AFC) in S [REDACTED] / W [REDACTED] / USA, worüber, soweit es sich um den Cycle Time Controller handelt, der Luftfrachtbrief der AFC Nr. LAX 7339962 am 12. Mai 1971 ausgestellt wurde. Dieser bezeichnet als Absender die Firma S [REDACTED], als Bestimmungsort B [REDACTED] mit der Anschrift des Klägers. Die Geräte wurden in S [REDACTED] F [REDACTED] und L [REDACTED] A [REDACTED] zur Versendung als Luftfracht aufgegeben, und zwar in zwei Frachtstücken von 24 und 26 kg. In F [REDACTED] ([REDACTED]) übernahm die Beklagte beide Frachtstücke und flog sie am 17. Mai 1971 nach B [REDACTED] - T [REDACTED]; darüber wurde der Luftfrachtbrief Nr. 060/98887736 ausgestellt; dieser enthält unter der Überschrift "Consignee's Name and Address" (Empfänger) die Angabe "S [REDACTED], O [REDACTED] and Cie, A [REDACTED] O [REDACTED] T [REDACTED] B [REDACTED]", während die Spalte "Shippers Name and Address" (Absender) die Buchstabenfolge AF FRA aufweist. In der Spalte "Issuing Carriers Agent, Name and City" befindet sich die Angabe "A [REDACTED] F [REDACTED] C [REDACTED] F [REDACTED]"; in Spalte 6 enthält er den Vermerk "24,0 Kgs-LAX 7339962 und 26,0 Kgs-SFO 8251461".

Ergänzend ist im zweiten, mit dieser Revision angegriffenen Berufungsurteil festgestellt: Von L [REDACTED] A [REDACTED] wurde die Sendung in einem Frachtstück zu 52 Pfund zusammen mit von anderen Absendern stammenden Frachtstücken in einer Sammelladung durch ein Luftfahrtunternehmen nach N [REDACTED] Y [REDACTED] befördert, und zwar an die AFC als Empfängerin; aus dieser Sammelladung stellte die AFC eine neue Sammelladung für Europa zusammen und ließ diese durch die L [REDACTED] nach F [REDACTED] befördern; hierüber stellte die L [REDACTED]

den Luftfrachtbrief 220/77082342 vom 13. Mai 1971 aus (III, 38); in ihm ist die AFC N Y als Versender ("Shipper") und die AFC F als Empfänger ("Consignee") angegeben. Das zu der Sammelladung gehörige "cargo-manifest Nr. 38461" (III, 39) führt die im Luftfrachtbrief erwähnten 47 Sendungen im einzelnen mit den insgesamt 14 verschiedenen Bestimmungsorten auf.

Wegen des Tatbestands im übrigen wird auf das o.a. Revisionsurteil des Senats Bezug genommen. Gegen das zweite Berufungsurteil vom 24. April 1979, durch das wiederum die Berufung des Klägers gegen das die Klage abweisende Urteil der Kammer für Handelssachen 96 des Landgerichts Berlin vom 12. Juni 1972 zurückgewiesen worden ist, hat der Kläger die zugelassene Revision eingelegt und verfolgt seinen Zahlungsantrag weiter; die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

I. Zutreffend geht das Berufungsgericht davon aus, daß haftender Luftfrachtführer im Sinne des Warschauer Abkommens (WA) derjenige ist, der sich dem Absender gegenüber zur Beförderung vertraglich verpflichtet hat, und daß dies auch für den Fall gilt, daß eine Beförderung von mehreren aufeinanderfolgenden Luftfrachtführern im Sinne der Art. 1 Abs. 3, Art. 30 Abs. 1 und 3 WA auszuführen ist; auch diese gelten als Luftfrachtführer, wenn sie sich dem Absender gegenüber zur Beförderung auf ihrer Teilstrecke verpflichtet haben.

II. 1. Das Berufungsgericht ist der Auffassung, die Bindungswirkung des § 565 Abs. 2 ZPO erlösche bei einer Änderung der tatsächlichen Verhältnisse; das Berufungsgericht dürfe in einem solchen Falle sein Urteil auf diese neuen Umstände aufbauen. Das ist richtig; eine Bindung des Berufungsgerichts an die Beurteilung des Revisionsgerichts besteht nur wegen derjenigen Punkte, deren rechtsirrtümliche Würdigung die Aufhebung unmittelbar herbeigeführt hat; das Berufungsgericht soll nicht die vom Revisionsgericht gerügten Fehler wiederholen, im übrigen soll es in seiner Entscheidung frei sein (BGHZ 3, 32, 326; 22, 370, 374). Im ersten Revisionsurteil war maßgeblicher Aufhebungsgrund, daß das Berufungsgericht angenommen hatte, das Warschauer Abkommen sei deshalb nicht anzuwenden, weil die Beklagte Unterfrachtführer der AFC gewesen sei. Das Revisionsgericht hat in dem ersten Revisionsurteil die festgestellten Umstände umfassend gewürdigt und ist zu dem Ergebnis gekommen, die Beklagte sei Luftfrachtführer im Sinne des Art. 1 Abs. 3, Art. 30 Abs. 1 und 3 WA. Das Revisionsgericht hat weiter ausgeführt, von der gegebenen Grundlage sei das Berufungsurteil aufzuheben, denn sonstige Gesichtspunkte rechtfertigten die Klageabweisung nach dem gegenwärtigen Sachstand nicht. Das Berufungsgericht hat deshalb zutreffend angenommen, daß bei Vorliegen weiterer tatsächlicher Umstände eine erneute rechtliche Prüfung zulässig sei, ob die Beklagte Luftfrachtführer im Sinne des Art. 1 Abs. 3, Art. 30 Abs. 1 und 3 WA sei.

2. Das verneint das Berufungsgericht; im einzelnen führt es aus: aufgrund der weiteren Berufungsverhandlung stehe fest, daß nicht nur zwei aufeinanderfolgende Luftfrachtführer, sondern mehrere beteiligt gewesen seien, und daß nicht nur zwei Luftfrachtbriefe, sondern vier ausgestellt worden seien und die Beförderung jedenfalls bis F [REDACTED] im Wege einer Sammelsendung erfolgt sei (BU 12).

Im vorliegenden Ausgangsvertrag seien die nachfolgenden Frachtführer nicht mit aufgeführt worden. Das Frachtgut sei von einem bisher noch nicht bekannten Luftfahrtunternehmen von L A nach N Y und von dort von der L nach F befördert worden, wobei sowohl für den Lufttransport von L A nach N Y wie von N Y nach F die AFC zugleich Versender und Empfänger gewesen sei; insgesamt seien daher vier Luftfrachtbriefe ausgestellt worden.

Wenn auch die Beklagte aus den Buchstabenkombinationen LAX und SF in ihrem Luftfrachtbrief 060/98887736 in der Rubrik "Nature and Quantity of Goods" habe erkennen können, daß die Sendungen in L A bzw. S F aufgegeben worden seien, so möge dies darauf hindeuten, daß die Beklagte ihre Beförderungsleistung als Teil einer internationalen Beförderung erkannt habe. Hieraus ergebe sich aber noch nicht, daß sie in den Ursprungsvertrag mit der Firma S eingetreten sei. Bei der Sammelsendung N Y - F habe der Luftfrachtbrief nicht ergeben, um welche Absender es sich bei den einzelnen Frachtstücken gehandelt habe; nur in dem cargo-manifest der Sammelladung seien die einzelnen Luftfrachtbriefe aufgeführt gewesen, die die international üblichen Buchstabenkombinationen der einzelnen Absendeflugplätze enthalten hätten. Unter diesen Umständen wäre es gekünstelt, anzunehmen, die L hätte mit sämtlichen 47 Absendern jeweils vertragliche Bindungen eingehen wollen. Viel näher liege die Annahme, daß der Luftfrachtführer einer derartigen Sammelladung vertragliche Verpflichtungen nur gegenüber dem betreffenden Spediteur, d.h. hier der AFC eingehen wolle.

In gleicher Weise sei die Beförderung von L A nach N Y zu beurteilen, die ebenfalls mit einer Sammelbeförderung durch die AFC erfolgt sei.

Diese Sachlage könne nicht zu der Annahme führen, die Beklagte habe trotz vorangegangener Sammelladungstransporte mit dem ursprünglichen Eigentümer vertragliche Verpflichtungen eingehen wollen.

2. Die gegen diese Ausführungen gerichteten Angriffe der Revision haben Erfolg. Zwar haben nicht zwei, sondern vier Luftfahrtgesellschaften den Transport von L. A. nach B. durchgeführt. Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts ist aber im ersten Revisionsurteil nicht maßgeblich darauf abgestellt worden, ob überhaupt und gegebenenfalls wieviele Luftfrachtführer zwischen dem ersten und dem letzten Luftfrachtführer tätig geworden sind. Die entscheidenden Ausführungen des ersten Revisionsurteils betreffen nur die Rechtsbeziehungen zwischen der Beklagten und der absendenden Firma S.; dazu ist dort ausgeführt: Hätte das Berufungsgericht, 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 Frachtführer 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 Luftfrachtführer ein Angebot des Absenders an alle aufgeführten 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 Absender-rubrik 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 nicht aus. Das gilt einmal, soweit sich die Beklagte 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 Klageerwiderung 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 L A bzw. S F aufgegeben worden waren.

An der Maßgeblichkeit dieser Umstände, die für die Beklagte erkennbar waren und deshalb die Feststellung rechtfertigen, daß die Beklagte in Vertragsbeziehungen zum tatsächlichen Absender treten wollte, hat sich durch die Feststellung der im Sammelgutverkehr durchgeführten Teilstrecken nichts geändert. Die im ersten Revisionsurteil festgestellte allgemeine Übung im Gütertransport mittels Flugzeugen und die Kenntnis der Beklagten vom Absendeort, ferner auch das gesetzgeberische Ziel des Art. 30 Abs. 3 WA, die Verfolgung von Schadensersatzansprüchen zu erleichtern, rechtfertigt die Annahme, daß die Fluggesellschaften in solchen Fällen mit den Absendern abschließen, die es angeht; daran ändert nichts, daß die Güter im Streitfall teilweise in einer Sammelladung befördert worden sind; maßgeblich ist, daß gerade die beiden Packstücke, für die Ersatz verlangt wird, für die Beklagte erkennbar von L A bzw. S F nach B zu transportieren waren.

Es bleibt demnach bei der Entscheidung, daß die Beklagte als letzter aufeinanderfolgender Frachtführer nach Art. 18, Art. 1 Abs. 3, Art. 30 Abs. 1 und 3 WA für den Schaden haftet.

III. Das Berufungsurteil war daher aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung nach Maßgabe der Ziffer IV des ersten Revisionsurteils an das Berufungsgericht zurückzuverweisen, dem auch die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens zu übertragen war.

v. Gamm

Alff

Merkel

Zülch

Erdmann