

Die Verdoppelung des Prozeßrisikos von CMR -Frachtführern

Koller, Prof. Dr. Ingo

I. Problem

Geht das dem Frachtführer übergebene Gut während der Beförderung verloren oder wird es beschädigt, so kann sich der Frachtführer zwei Prozessen ausgesetzt sehen, die unabhängig voneinander vom Absender und Empfänger bzw. deren Spediteuren oder Hauptfrachtführern angestrengt werden. Art. 31 CMR regelt die daraus resultierende Verdoppelung des Prozeßrisikos nicht. Er bestimmt lediglich in Abs. 2, daß zwischen denselben Parteien grundsätzlich der Einwand der Rechtshängigkeit erhoben werden kann.

Zu einer Verdoppelung des Prozeßrisikos kann es auch dort kommen, wo der zuerst beauftragte Frachtführer einem Unterfrachtführer die Beförderung zum Empfangsort überträgt. Wird das Gut während der Beförderung durch den Unterfrachtführer beschädigt oder geht es verloren, so hat der Unterfrachtführer nicht nur eine Schadensersatzklage des Empfängers oder Absenders^{<1>} zu befürchten. Er muß auch damit rechnen, daß ihn der Hauptfrachtführer auf Feststellung verklagt, daß er dem Hauptfrachtführer allen Schaden zu ersetzen hat, den dieser infolge von Regreßansprüchen des Absenders und/oder Empfängers erleidet.

Diese Verdoppelung der Prozesse ist aus der Sicht des beklagten Frachtführers äußerst mißlich; denn er trägt zweimal das volle Prozeßkostenrisiko, falls er beide Prozesse verliert. Auch wenn er in dem ersten Prozeß siegen sollte, so heißt dies noch nicht, daß er aus dem zweiten Prozeß erfolgreich hervorgeht; denn ein anderes Gericht kann die streitrelevanten Fragen, z.B. einen Verladefehler des Absenders, abweichend beurteilen. Die Voraussetzungen einer Streitverkündung gemäß § 72 ZPO liegen nämlich nicht vor^{<2>}. Es stellt sich daher die Frage, ob sich die Zulässigkeit von Doppelprozessen aus materiellrechtlichen Überlegungen einschränken oder gänzlich ausschalten läßt.

II. Verhinderung der Doppellegitimation von Absender und Empfänger

1. a) In der Literatur und verschiedentlich auch in der Rechtsprechung wird die Ansicht vertreten, daß sich das Risiko von Doppelprozessen dadurch vermeiden lasse, daß die Schadensersatzberechtigung und die frachtrechtliche Verfügungsbefugnis miteinander gekoppelt werden^{<3>}. Gestützt wird diese Ansicht vor allem auf die Art. 18, 20, 27 CMR: Aus dem Umstand, daß der Verfügungsberechtigte gemäß Art. 27 CMR 5% Zinsen auf die Entschädigungssumme fordern dürfe, ergebe sich, daß die CMR nur den Verfügungsberechtigten als Gläubiger der Entschädigungsansprüche anerkenne.

Angesichts des Art. 18 Abs. 2 Satz 2 CMR wäre es auch nicht verständlich, daß diese Vorschrift einem vom Gläubiger des Schadensersatzanspruches abweichenden Verfügungsberechtigten die Beweislast aufbürde. Ferner wäre es in den Fällen des Art. 20 Abs. 3 CMR sinnwidrig, die Schadensersatzansprüche je nachdem, ob es sich um eine Beschädigung oder um eine Verzögerung handelt, bald dem Absender, bald dem Empfänger zuzubilligen.

Schließlich wird eine Parallele zu § 95 I EVO und Art. 42 § 3 CIM gezogen. All dies spreche dafür, in dem gleichen Maß, wie die Verfügungsbefugnis vom Absender auf den Empfänger übergehe, auch die Schadensersatzberechtigung übergehen zu lassen.

b) Der BGH^{<4>} hat sich dagegen gewandt, aus der CMR eine zwingende Koppelung von Verfügungsbefugnis und Aktivlegitimation als Schadensersatzberechtigter abzuleiten. Er lehnte es ab, aus der Beweislastregelung in Art. 18 Abs. 2 CMR eine so weitgehende Folgerung zu ziehen. Es sei zu berücksichtigen, daß die CMR ein internationales Abkommen darstelle. Aus einer Beweislastregelung dürfe deshalb nicht auf die für die Parteien viel bedeutsamere Aktivlegitimation geschlossen werden.

Die Art. 20 Abs. 3 und Art. 27 Abs. 1 CMR lassen nach Ansicht des BGH ebenfalls keine zwingenden Schlüsse zu. Bei der Auslegung der CMR dürfe auch nicht auf das Eisenbahnfrachtrecht zurückgegriffen werden, da die CMR, die sich sonst durchaus an die CIM anlehne, keine dem Art. 42 § 3 CIM ähnliche Vorschrift enthalte. Daß diese Divergenz auf einem Redaktionsversehen beruhe, sei ausgeschlossen. Näher liege es, anzunehmen, daß den Vertragsstaaten die Koppelung von Verfügungsbefugnis und schadensersatzrechtlicher Aktivlegitimation im Straßenverkehr entweder als unangemessen erschien oder daß sie dem jeweils ergänzend anwendbaren nationalen Recht nicht vorgereifen wollten⁵.

In einer späteren Entscheidung schwenkte der BGH⁶ zu den Vertretern der Ansicht um, daß das Verfügungsrecht des Empfängers unmittelbar aus der CMR ableiten, falls der Empfänger das Verfügungsrecht erlangt hat. Er betont in dieser Entscheidung jedoch lediglich durchgehend, daß sich aus den Art. 13 Abs. 1, Art. 18 Abs. 2, Art. 20 Abs. 1 und Art. 27 CMR entnehmen lasse, daß auch der verfügungsberechtigte Empfänger des Gutes berechtigt sei, die Ansprüche wegen der Beschädigung des Gutes im eigenen Namen geltend zu machen. Der Umstand, daß der Empfänger verfügungsberechtigt wird, bringt also vom Standpunkt des BGH aus den Schadensersatzanspruch des Absenders nicht zum Erlöschen, obwohl die Oberlandesgerichtsurteile, auf die der BGH sich stützt⁷, gerade dies aus den auch vom BGH herangezogenen CMR-Vorschriften abgeleitet haben. Diese Abweichung kann nur damit erklärt werden, daß der BGH die Verfügungsberechtigung nicht für allein maßgeblich hält, um die Aktivlegitimation zur Erhebung von Schadensersatzklagen zu ermitteln. Da die CMR anerkanntermaßen⁸ keine in sich vollständige Regelung enthält, muß dort, wo Lücken auftauchen, auf das nationale Recht zurückgegriffen werden. Eine solche Lücke besteht in den Kategorien des deutschen Rechts, gesprochen im Hinblick auf den Schadensbegriff und die Drittschadensliquidation. Aus der CMR läßt sich nicht entnehmen, ob z.B. der selbst nicht unmittelbar geschädigte Empfänger, der das frachtrechtliche Verfügungsrecht erlangt hat, befugt ist, den Schaden des Absenders einzuklagen. Nur wenn man dies bejahen könnte, wäre die Schlußfolgerung richtig, daß ausschließlich der Empfänger klageberechtigt ist, sobald der Absender die Verfügungsbefugnis über das Gut verloren hat.

c) Für einen derartigen Schluß verwendet jedoch die CMR den Begriff "Verfügungsbefugnis" nicht konsequent genug. Die frachtrechtliche Verfügungsbefugnis liegt gemäß Art. 12 Abs. 1 CMR zunächst beim Absender. Sie geht auf den Empfänger mit Ausstellung des Frachtbriefes über, wenn der Absender in den Frachtbrief einträgt, daß der Empfänger verfügungsberechtigt sei (§ 12 Abs. 3 CMR). In anderen Fällen wird der Empfänger verfügungsberechtigt, sobald ihm die zweite Ausfertigung des Frachtbriefes übergeben wird oder der Empfänger nach Ankunft des Gutes die Auslieferung geltend macht (Art. 12 Abs. 2, Art. 13 Abs. 1 CMR). Danach kann Verfügungsberechtigter also immer nur der Absender oder der Empfänger - und dies in zeitlicher Abfolge - sein⁹. Gemäß Art. 17 Abs. 2 CMR ist aber der Frachtführer von einer Haftung befreit, falls den Verfügungsberechtigten an der Beschädigung des Gutes ein Verschulden trifft. Da Art. 12 Abs. 3 CMR zufolge die Verfügungsberechtigung schon vor Übergabe des Gutes an den Frachtführer dem Empfänger zustehen kann, fiel bei einer Auslegung der CMR, die nur auf die Verfügungsbefugnis abhebt, ein etwaiges Verschulden des Absenders nicht ins Gewicht. Es ist evident, daß dies nicht richtig sein kann. Der Begriff "Verfügungsberechtigter" ist daher so auszulegen, daß er Absender und Empfänger umfaßt. Gleiches gilt für die Verwendung dieses Begriffes in Art. 18 Abs. 2 S. 2 und Art. 27 Abs. 1 CMR. Daß dieses Verständnis des Begriffes "Verfügungsberechtigter", das grundsätzlich eine Doppellegitimation von Empfänger und Absender ermöglicht, richtig ist, ergibt sich auch aus Art. 31 Abs. 2 CMR. In dieser Vorschrift wird ausdrücklich der Einwand der Rechtshängigkeit auf dieselben Parteien beschränkt. Diese Begrenzung ist nur sinnvoll, wenn man die Frage, ob bei einer

Beschädigung des Gutes sowohl der Absender als auch der Empfänger klageberechtigt sein können, bejaht oder zumindest für eine Entscheidung durch das nationale Recht offenhält.

Im übrigen ist es auch nicht sachgerecht, die Schadensersatzberechtigung zwingend mit der Verfügungsberechtigung über das Gut zu koppeln. Es ist nämlich keineswegs so, daß derjenige, der dem Frachtführer gebieten kann, mit dem Gut nach seinen Weisungen zu verfahren, also regelmäßig an dem Gut selbst ein eigenes bzw. als Spediteur ein von seinem Auftraggeber abgeleitetes Interesse hat, immer ein unmittelbares eigenes Interesse am Schadensersatzanspruch besitzen müßte. Im Innenverhältnis zwischen Absender und Empfänger bzw. deren Auftraggeber kann nämlich z.B. das Beschädigungsrisiko auch dann beim Absender Verbleiben, wenn der Empfänger mit der Verfügungsbefugnis über das Gut eine relativ gesicherte Position in Hinblick auf das Gut selbst erhalten hat (Bringschuld). In einer solchen Konstellation ist es wenig sinnvoll, den im Innenverhältnis wirklich geschädigten Absender darauf zu verweisen, die Schadensersatzansprüche durch den Empfänger einklagen zu lassen oder erst auf eine Abtretung der Ansprüche durch den Empfänger zu warten; denn dies würde das Insolvenzrisiko des Absenders, der sich z.B. im Hinblick auf das Gut durch einen Eigentumsvorbehalt gesichert hat, stark erhöhen. Als angemessen kann deshalb nur die Lösung bezeichnet werden, die es dem unmittelbar Geschädigten bzw. dessen Spediteur oder sonstigen Mittelsleuten erlaubt, ohne Rücksicht auf den Übergang der Verfügungsbefugnis die Schadensersatzansprüche geltend zu machen.

Angesichts der unklaren Konzeption der CMR ist dem BGH darin zuzustimmen, daß die CMR die Frage der Aktivlegitimation des Schadensersatzberechtigten nicht abschließend gelöst hat. Die CMR ist sowohl für eine Regelung, die gleichzeitig Absender und Empfänger legitimiert, als auch für eine Lösung offen, die den Schadensersatzanspruch ohne Rücksicht auf die Verfügungsberechtigung über das Gut entweder dem Absender oder dem Empfänger gibt. Die Zuordnung der Aktivlegitimation ergibt sich daher im Einzelfall aus dem nach kollisionsrechtlichen Grundsätzen ergänzend heranzuziehenden nationalen Recht¹⁰.

2. Geht man mit dem BGH¹¹ davon aus, daß nach Ankunft des Gutes der Empfänger und grundsätzlich auch der Absender formal anspruchsberechtigt und klagebefugt sind, so heißt das noch nicht, daß sich in jedem Fall das Prozeßrisiko des Frachtführers verdoppeln muß. a) Die Verdoppelung des Prozeßrisikos läßt sich dadurch vermeiden, daß man stärker die Voraussetzung betont, der Anspruchsinhaber müsse auch persönlich geschädigt sein und die Grundsätze der Drittschadensliquidation zurückhaltend anwendet.

aa) Unterstellt man, daß Absender und Empfänger auf eigene Rechnung, also nicht als Spediteure¹², tätig werden und daß sie keine Beförderungsfunktionen wie etwa der Hauptfrachtführer¹³ erfüllen, so hängt die Belastung mit dem Schaden von der Ausgestaltung des Innenverhältnisses zwischen Absender und Empfänger ab. Beim Versendungskauf ist der wahre Geschädigte immer der Empfänger, während bei einem als Bringschuld ausgestalteten Distanzkauf die Beschädigungsgefahr den Absender trifft. Gibt man den Schadensersatzanspruch ausschließlich dem wahren Geschädigten¹⁴, so läßt sich ohne weiteres eine Doppellegitimation von Empfänger und Absender vermeiden. Dies ist wirtschaftlich sinnvoll, da der wahre Geschädigte dann nicht das Risiko läuft, daß sein Vertragspartner¹⁵, der keinen Schaden erlitten hat, die Forderung einzieht und anschließend in Konkurs fällt. Dem Absender wird dadurch die Rechtsverfolgung nicht wesentlich erschwert; denn er ist ohnehin immer darauf angewiesen, daß der Empfänger rechtzeitig den Schaden reklamiert und/oder die Rechtsverfolgung unterstützt.

bb) Gegen diese These mag man einwenden, daß sowohl der Empfänger¹⁶ als auch der Absender¹⁷ berechtigt seien, den Frachtführer nach den Grundsätzen der Drittschadensliquidation in Anspruch zu nehmen. In Konstellationen, in denen das Gut beschädigt beim Empfänger ankommt

oder der Empfänger sonst Verfügungsberechtigt geworden ist, ist jedoch für eine Drittschadensliquidation kein Raum. Es kann dahingestellt bleiben, ob in den Fällen der obligatorischen Gefahrenentlastung überhaupt eine Drittschadensliquidation am Platz ist¹⁸. Jedenfalls ist Voraussetzung jeder Drittschadensliquidation eine typische Schadensverlagerung, der keine Anspruchsberechtigung gegenübersteht¹⁹. Diese Situation kann beim Frachtvertrag spätestens in dem Zeitpunkt nicht mehr auftauchen, in dem das Gut ausgeliefert ist. Dann sind nämlich sowohl der Absender als auch der Empfänger in der Lage, ihre Schadensersatzberechtigung unmittelbar auf den Frachtvertrag zu stützen²⁰, sofern sie einen eigenen Schaden oder einen Schaden ihrer Auftraggeber nachweisen können²¹.

Allerdings wird in Literatur²² und Rechtsprechung²³ für eine großzügigere Anwendung der Regeln über die Drittschadensliquidation plädiert. Man begründet dies damit, daß die unter Umständen schwierige Frage, wer im Endergebnis die Ersatzleistung zu erhalten hat, im Innenverhältnis zwischen Absender und Empfänger bzw. deren Auftraggeber ohne Beteiligung des Beförderers zu klären sei. Der Frachtführer solle einerseits nicht aus dem ungeklärten Innenverhältnis Vorteile ziehen dürfen und andererseits nicht in Gefahr geraten, an den Falschen zu zahlen.

Bei näherer Betrachtung zeigt sich jedoch, daß der Streitstoff nicht unangemessen erweitert wird, wenn der Absender bzw. Empfänger gegebenenfalls nachzuweisen hat, daß er oder seine Auftraggeber die wirklich Geschädigten sind. In der Regel wird die Risikoverteilung im Innenverhältnis unstrittig sein und die Beweisführung deshalb keine Probleme aufwerfen. Wo sie streitig ist, hilft eine Streitverkündung gemäß § 72 ZPO.

Auch die Gefahr einer Zahlung an den Nichtberechtigten ist nicht so groß, wie dies den Anschein haben mag. Hat z. B. der Empfänger den Frachtführer zur Zahlung des Schadensersatzes an sich veranlaßt, obwohl er bzw. sein Auftraggeber (im Innenverhältnis) nicht geschädigt und daher nach der hier vertretenen Ansicht nicht anspruchsberechtigt ist, so muß dies keinesfalls zu Lasten des Frachtführers gehen. Wird er nämlich anschließend vom Absender auf Zahlung verklagt, weil der Empfänger die gezahlte Summe nicht weitergeleitet hat, so muß sich, der Absender gemäß § 242 BGB den Einwand entgegenhalten lassen, daß er dem Empfänger im Rahmen eines Vertrages zugunsten Dritter den Anschein einer Aktivlegitimation verschafft hat. Gleiches gilt in der umgekehrten Situation, daß der Empfänger geschädigt ist und der Absender Zahlung an sich veranlaßt²⁴. Die Zurückdrängung der Befugnis, Schadensersatz im Drittinteresse zu verlangen, hat mithin den Vorzug, daß der Frachtführer zwar gutgläubig ohne eigenes Risiko den Schadensersatz an den formal legitimierten Empfänger bzw. Absender leisten kann, aber nicht so stark die Gefahr läuft, sowohl von dem Empfänger als auch dem Absender mit Erfolg verklagt zu werden; denn der Frachtführer vermag eine dieser Doppelklagen unter Berufung auf das Fehlen eines Schadens abzuwehren.

b) Dieses Ergebnis wird auch dadurch nicht in Frage gestellt, daß man sich - soweit deutsches Recht ergänzend heranzuziehen ist - auf § 335 BGB beruft, der eine doppelte Aktivlegitimation anerkennt. § 335 BGB steht nämlich unter dem Vorbehalt, daß ein anderer Wille der Vertragschließenden anzunehmen ist. Dies ist beim Frachtvertrag der Fall, weil hier für den Frachtführer eine Doppellegitimation äußerst belastend ist und ein besonderes Interesse des selbst nicht geschädigten Absenders, dem Empfänger Schadensersatz zu verschaffen, obwohl dieser seinerseits aus eigenem Recht gegen den Frachtführer vorzugehen imstande ist, nicht ersichtlich ist.

3. Ferner ist die Fallgruppe ins Auge zu fassen, in der das Gut auf dem Transport gänzlich verlorenght. In dieser Konstellation gibt Art. 13 Abs. 1 S. 2 CMR zwar dem Empfänger die Befugnis, die Rechte aus dem Beförderungsvertrag im eigenen Namen geltend zu machen. Zu diesen Rechten

zählt zweifellos auch der Schadensanspruch²⁵. Dieser Anspruch steht jedoch ebenfalls unter dem Vorbehalt, daß gerade dem Empfänger bzw. bei der Empfangsspedition seinem Auftraggeber nach nationalem Recht überhaupt ein Schaden entstanden ist.

4. Gelangt das beschädigte Gut nicht zum Empfangsort, weil es der noch verfügbare Absender zurückbeordert hat, so ist allerdings nur der Absender zur Klage legitimiert. In dieser Konstellation finden die Grundsätze der Drittschadensliquidation in vollem Umfang Anwendung. Diese Abweichungen zu den oben entwickelten Regeln beruhen darauf, daß hier das Frachtrecht ein potentiell Interesse des Absenders an dem Gut schützt, das in der frachtrechtlichen Verfügungsmacht seinen Niederschlag findet. Ist die frachtrechtliche Verfügungsbefugnis jedoch schon vor der Ankunft am Empfangsort an den Empfänger übergegangen (Art. 13 Abs. 3 CMR), so hängt die Aktivlegitimation des Absenders bzw. Empfängers davon ab, wer bzw. wessen Auftraggeber wirklich einen Schaden erlitten hat.

III. Verdoppelung des Prozeßrisikos bei Einschaltung von Unterfrachtführern 1. Soweit der Hauptfrachtführer im Interesse seines Auftraggebers gegen den Unterfrachtführer vorgeht und Schadensersatz verlangt, gelten die oben entwickelten Grundsätze.

2. Anders ist die Situation, falls beispielsweise der Empfänger als der durch den Unterfrachtvertrag Begünstigte unmittelbar vom Unterfrachtführer, der den Schaden verursacht hat, Schadensersatz fordert und sich der Hauptfrachtführer seine Rückgriffsansprüche gegen den Unterfrachtführer im Wege eines Feststellungsurteils sichern will, weil er befürchtet, vom Abs. oder Empfänger ebenfalls in Anspruch genommen zu werden. In dieser Konstellation kann der Unterfrachtführer vor einer Verdoppelung des Prozeßrisikos nur geschützt werden, wenn der Hauptfrachtführer sicher sein kann, daß er weder vom Absender noch vom Empfänger mit Erfolg verklagt werden kann. Das Urteil zwischen dem Empfänger und dem Unterfrachtführer entfaltet für den Hauptfrachtführer keine Rechtskraftwirkung. Selbst ein dem Unterfrachtführer günstiges Urteil bietet deshalb dem Hauptfrachtführer keinen Schutz. Der Hauptfrachtführer muß daher grundsätzlich immer noch mit einer Klage des Empfängers rechnen. Gleiches gilt für Klagen des Absenders, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß der Hauptfrachtführer nicht wissen kann, ob im Innenverhältnis Empfänger - Absender der Empfänger oder der Absender der wahre Geschädigte ist. Der Hauptfrachtführer, der eine Feststellungsklage erhebt, braucht dies letztlich auch nicht zu wissen und zu beweisen. Sein rechtliches Interesse an der Feststellung eines Freistellungsanspruchs ist schon dann hinreichend dargetan, wenn er plausibel macht, daß er Schadensersatzansprüche zu befürchten hat.

IV. Fazit

Voraussetzung einer Schadensersatzklage durch den Absender oder Empfänger ist, daß der Kläger selbst oder sein Auftraggeber einen eigenen Schaden erlitten hat. Da der Empfänger aus dem Vertrag eigene Ansprüche ableiten kann, ist nach ergänzend heranzuziehendem deutschem Recht der Empfänger nicht berechtigt, im Weg der Drittschadensliquidation vorzugehen, falls im Innenverhältnis ausschließlich der Absender den Schaden erlitten hat. Gleiches gilt für die umgekehrten Fallkonstellationen, in denen der Empfänger verfügbare und unmittelbar geschädigt worden ist und der Absender als Drittschadensliquidator auftritt. Im übrigen kann der Frachtführer vor Doppelprozessen nicht geschützt werden.

Fußnoten:

1) Gegebenenfalls im Weg der Drittschadensliquidation.

- 2) Vgl. BGHZ 65, 127 (131); Zöller/Vollkommer, ZPO (12. Aufl. 1979) § 72 Anm. 2 b bb. Es wird hier davon ausgegangen, daß der Frachtführer kumulativ haftet. Vgl. zur prozessualen Situation beim normalen Vertrag zugunsten Dritter auch Gottwald in Münch. Komm. BGB § 335 Rdn. 1 m. Nachw.
- 3) Helm, Haftung für Schäden an Frachtgütern (1966) S. 37; Helm in HGB-RGRK (3. Aufl.) Anh. III zu § 452, Art. 17 CMR Rdn. 30; Heuer, Die Haftung des Frachtführers nach der CMR (1975) S. 178 Fn. 627; OLG Hamm VersR 73, 911 (912); OLG Saarbrücken VersR 75, 267 = NJW 75, 500 (501).
- 4) BGH VersR 74, 796 = NJW 74, 1614.
- 5) Kritisch Groth AWD 77, 265 (267).
- 6) BGH VersR 79, 1105 = NJW 79, 2472.
- 7) OLG Hamm VersR 73, 911 f.; OLG Saarbrücken VersR 75, 267 = NJW 75, 500 f.
- 8) Vgl. Heim in HGB-RGRK aaO <Fn.<3>> Anh. III zu § 452 HGB, Art. 1 CMR Rdn. 3 ff.
- 9) Helm in HGB RGRK aaO <Fn.<3>> Art. 12 CMR Rdn. 6.
- 10) BGH VersR 74, 796 (797) = NJW 74, 1614 (1615 f.); vgl. auch BGH NJW 74, 412 f.; kritisch Groth AWD 77, 265 (267); Helm in HGB RGRK aaO <Fn.<3>> Art. 1 CMR Rdn. 4.
- 11) BGH VersR 74, 796 (797) = NJW 74, 1614 (1615 f.); so mittelbar auch BGH VersR 79, 1105 = NJW 79, 2472 f.
- 12) Der Spediteur kann zweifellos für seinen Auftraggeber als Drittschadensliquidator auftreten. Nach der hier vertretenen Ansicht heißt das, daß dort, wo an sich Absender und Empfänger aus dem Vertrag Ansprüche ableiten können, aber nur der Empfänger geschädigt ist, ausschließlich der Empfangsspediteur zur Liquidation des dem Empfänger entstandenen Schadens berechtigt ist.
- 13) In Hinblick auf die Drittschadensliquidation hat der Hauptfrachtführer die gleiche Position wie der Spediteur <dazu Fn.<12>>. Im Ergebnis zutreffend OLG Koblenz VersR 76, 1151.
- 14) Vgl. BGH VersR 79, 906 (907); Hagen, Die Drittschadensliquidation im Wandel der Rechtsdogmatik (1971) S. 189. So wohl auch BGH VersR 74, 796 (797) = NJW 74, 1614 (1616), wo betont wird, daß der Absender jedenfalls klagebefugt sei, wenn der Empfänger durch Rückbelastung des Kaufpreises zu erkennen gibt, daß er die Ansprüche gegen den Frachtführer nicht geltend machen wolle. Vgl. aber auch BGH VersR 81, 929 = NJW 81, 2640; ferner BGH VersR 81, 571 = NJW 81, 2750, wo von einer Doppellegitimation im Bereich der KVO ausgegangen wird.
- 15) Gemeint ist hier der Vertragspartner im Innenverhältnis Absender - Empfänger.
- 16) Es wird unterstellt, daß entweder der Absender oder der Empfänger unmittelbar geschädigt ist.
- 17) S. Fn.<16>.

18) Hagen, Die Drittschadensliquidation aaO <Fn.<14>> S. 185 ff.; vgl. Staudinger/Medicus, BGB (12. Aufl.) § 249 Rdn. 197m. Nachw.

19) BGH VersR 79, 906 (907); Larenz, Schuldrecht Allg. Teil (12. Aufl.) S. 382; Esser/Schmidt, Schuldrecht Bd. I 2 (5. Aufl.) S. 212; Staudinger/Medicus, BGB aaO <Fn.<18>> § 249 Rdn. 191, 197; Erman/Sirp, BGB (7. Aufl.) § 249 Rdn. 52; Grunsky in Münch. Komm. BGB (1979) vor § 249 Rdn. 117.

20) Vgl. BGH versR 79, 906 (907). Deliktische Ansprüche stehen unter dem Vorbehalt des Art. 28 CMR, der insoweit sinngemäß anzuwenden ist.

21) Hier ist auch zu beachten, daß der Vertrag mit Schutzwirkung für Dritte als Gegenstück zur Drittschadensliquidation angesehen wird. Vgl. Erman/Sirp, BGB aaO <Fn.<19>> § 249 Rdn. 57; Grunsky in Münch. Komm. aaO <Fn.<19>> vor § 249 Rdn. 117; jeweils m. Nachw.

22) Heim in HGB RGRK aaO <Fn.<3>> § 429 Rdn. 36; vgl. auch Blaschczok VersR80, 1105 (1107).

23) Vgl. RGZ 93, 39 f.; BGH VersR 59, 502; 79, 1105 (1106) = NJW 79, 2472 (2473), wo selbstverständlich davon ausgegangen wird, daß entweder der Absender oder der Empfänger oder beide zur Drittschadensliquidation berechtigt seien.

24) So im Ergebnis auch BGH VersR 79, 1105 (1106) = NJW 79, 2472 (2473).

25) BGH VersR 74, 329 = NJW 74, 412.