
Datum: 11.10.2006
Gericht: Oberlandesgericht Düsseldorf
Spruchkörper: 18. Senat für Zivilsachen
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: I-18 U 31/06
ECLI: ECLI:DE:OLGD:2006:1011.I18U31.06.00

Tenor:

Die Berufung der Klägerin gegen das am 27. Januar 2006 verkündete Urteil der 3. Kammer für Handelssachen des Landgerichts Düsseldorf (33 O 70/03) wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Berufungsverfahrens einschließlich der durch die Nebenintervention im Berufungsrechtszug verursachten Kosten trägt die Klägerin.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Die Klägerin darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des nach dem Urteil vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte beziehungsweise ihre Streithelferin vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils von ihnen zu vollstreckenden Betrages leisten.

Warenverlusts in Anspruch. Dem erhobenen Anspruch liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Firma C. Inc. in T. steht mit der Beklagten in einer ständigen Geschäftsbeziehung. Am 29. Oktober 2002 beauftragte die Firma C. Inc. die Beklagte mit der Beförderung einer aus 372 Colli bestehenden Warensendung zur C. D. GmbH in W. Über diesen Transportauftrag verhält sich der von der Beklagten ausgestellte H. A. W. vom 31. Oktober 2002 (Bl. 5 GA). 2

Mit der Durchführung des Lufttransports beauftragte die Beklagte die K. A. Lines Co. Ltd.. Hierüber stellte die K. A. Co. Ltd. am 30. Oktober 2002 einen Master Air Waybill aus (Bl. 188 GA). Danach sollte die Warensendung von T. nach A. zum Flughafen S. befördert werden. Die K. A. L. Co. Ltd. flog die Warensendung zunächst nach F. Sodann beauftragte sie die Firma J. d. R., die Warensendung von Frankfurt zum Lager einer Konzerngesellschaft der Beklagten am Flughafen S. (A.) zu transportieren. Die Firma J. d. R. gab diesen Auftrag an die Firma H. Transport und Handel weiter. Über diesen LKW-Transport verhält sich der CMR-Frachtbrief (Bl. 48 GA). 3

Als der Fahrer der Firma H. Transport und Handel am 2. November 2002 am Lager in S. eintraf, war das Lager bereits geschlossen, so dass er die Warensendung nicht abliefern konnte. Nachdem er die Firma J. d. R. von diesem Sachverhalt unterrichtet hatte, wies ihn J. d. R. an, den Auflieger mit der Warensendung an der Ecke G/R vor dem Speditions Gelände der Firma J. d. R. abzustellen. Der Fahrer verfuhr gemäß dieser ihm erteilten Weisung. In der Nacht von Sonntag, den 3. November auf Montag, den 4. November 2002 wurde der Auflieger samt Warensendung gestohlen. 4

Die Klägerin verlangt von der Beklagten Schadensersatz für die verloren gegangene Warensendung, deren Wert sie mit 758.391,96 € beziffert, sowie Ersatz der angefallenen Frachtkosten in Höhe von 10.847,55 €. Sie ist der Auffassung, die Beklagte hafte für diesen Warenverlust entweder nach Art. 18 und 25 WA oder nach Art. 17 und 29 CMR, weil sie den Warenverlust leichtfertig verursacht habe. 5

Die Klägerin hat behauptet: 6

Sie sei führender Transportversicherer der C. D. GmbH; ihre Mitversicherer hätten die ihnen gegen die Beklagte zustehenden Ansprüche an sie, die Klägerin abgetreten. Sie habe die C. D. GmbH entschädigt; außerdem habe die C. D. GmbH die ihr wegen des hier in Rede stehenden Transportschadens zustehenden Schadensersatzansprüche an sie, die Klägerin, abgetreten. 7

Nach dem zwischen der Firma C. Inc. und der Beklagten geschlossenen Transportvertrag hätte die Beklagte einen Lufttransport von T. nach D. durchführen müssen. Aufgrund dieses Vertrages sei die Beklagte nicht berechtigt gewesen, die Ware streckenweise mit dem LKW im sogenannten Luftersatzverkehr zu befördern. 8

Die Warensendung habe aus insgesamt 5.559 Fotoartikeln (Kameras und Zubehör) bestanden; diese Artikel seien zum Zeitpunkt des Transports die in den Handelsrechnungen der Firma C. E. N.V. ausgewiesenen Kaufpreise wert gewesen. Die Firma C. E. N.V. sei Importeur aller C.-Sendungen, die für Deutschland bestimmt seien. Deswegen habe die Firma C. E. N.V. die hier in Rede stehenden Fotoartikel an die C. D. GmbH verkauft gehabt. 9

Die Klägerin hat beantragt, 10

die Beklagte zu verurteilen, an sie 769.239,51 € nebst Zinsen 11

in Höhe von 8 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit	12
Rechtshängigkeit zu zahlen.	13
Die Beklagte hat beantragt,	14
die Klage abzuweisen.	15
Die Beklagte hat die Auffassung vertreten, für die vorliegende Klage seien deutsche Gerichte international unzuständig; jedenfalls sei das Landgericht Düsseldorf örtlich unzuständig.. Der zwischen ihr und der C. Inc. abgeschlossene Speditionsvertrag unterliege dem japanischen Recht. Art. 31 Abs. 1 CMR und 28 Abs. 1 WA seien im vorliegenden Fall nicht einschlägig.	16
Normalerweise befördere sie die für die C. D. GmbH bestimmten Warensendungen der C. Inc. mit dem Flugzeug nach A. Von dort werde die Warensendung sodann per LKW im sogenannten Luftersatzverkehr nach D. transportiert. Die Firma C. Inc. bestehe nämlich darauf, dass bei wertvollen Waren der Lufttransport über A. erfolge, damit die Ware im Lagerhaus ihrer, der Beklagten, Konzerngesellschaft am Flughafen S. sicher zwischengelagert werden könne.	17
Im vorliegenden Fall habe die Warensendung wegen der von der Firma C. Inc. gewünschten umgehenden Beförderung jedoch nicht mit dem Flugzeug nach A. befördert werden können, weil die Flugzeuge in Richtung A. ausgebucht gewesen seien. Sie sei jedoch berechtigt gewesen, die Warensendung im Wege des Luftersatzverkehrs zu befördern. Dieses Recht habe sie sich zum einen in ihren allgemeinen Geschäftsbedingungen, die auf der Rückseite des HAWB abgedruckt seien, vorbehalten. Zum anderen habe ihr Mitarbeiter, der Zeuge H. mit der Firma C. Inc. Rücksprache gehalten und nachgefragt, ob die Firma C. Inc. damit einverstanden sei, dass die Warensendung zunächst nach F. und von dort dann mit dem LKW nach A. befördert werde. Diese Frage habe die Firma C. Inc. bejaht.	18
Da die Warensendung ab F. bis nach W. mit dem LKW habe befördert werden sollen, liege auch kein grenzüberschreitender Transport auf der Straße vor; mithin sei auch die CMR nicht anwendbar.	19
Das Landgericht hat die Klage nach Beweisaufnahme (Vernehmung der Zeugen H. und S.) abgewiesen. Die Klage sei unzulässig, weil das Landgericht Düsseldorf örtlich unzuständig sei. Das WA könne die Zuständigkeit nicht begründen, weil die Beklagte nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme berechtigt gewesen sei, einen Luftersatztransport durchzuführen. Mithin hafte die Beklagte für den eingetretenen Warenverlust nicht nach dem WA. Vielmehr unterliege der Transportschaden dem Haftungsregime der CMR. Für Ansprüche aus der CMR sei das angerufene Gericht jedoch örtlich nicht zuständig. Übernahmeort im Sinne des Art. 1 a CMR sei T. Ablieferungsort sei W. W. gehöre jedoch zum Gerichtssprengel des Landgerichts Krefeld.	20
Hiergegen richtet sich die Berufung der Klägerin, mit der sie ihren erstinstanzlichen Klageantrag weiterverfolgt. Hilfsweise beantragt die Klägerin die Verweisung des Rechtsstreits an das Landgericht Frankfurt (Ort der Übernahme des CMR-Transports) oder an das Landgericht Krefeld (Ort der Ablieferung).	21
Die Klägerin beantragt,	22
unter Abänderung des angefochtenen Urteils die Beklagte	23
	24

zu verurteilen, an sie, die Klägerin, 769.239,51 € nebst Zin-	
sen in Höhe von 8 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz	25
seit Rechtshängigkeit zu zahlen,	26
sowie hilfsweise,	27
den Rechtsstreit an das zuständige Gericht zu verweisen.	28
Die Klägerin wiederholt ihr erstinstanzliches Vorbringen. Entgegen der Auffassung des Landgerichts sei es nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht erwiesen, dass die Beklagte die Warensendung im Wege des Luftersatzverkehrs habe befördern dürfen. Wenn aber – wie der Zeuge bekundet habe – die Firma C. Inc. immer darum bitte, D. auch dann als Ablieferungsort in den HAWB aufzunehmen, wenn der Flug gar nicht nach D. gehe, dann sei zwischen der Beklagten und der Firma C. Inc. D. der vereinbarte Empfangsort; damit sei D. dann auch gemäß Art. 28 WA beziehungsweise Art. 31 Abs. 1 b CMR der vereinbarte Gerichtsstandort.	29
Die Beklagte und ihre Streithelferin beantragen,	30
die Berufung zurückzuweisen.	31
Die Beklagte macht sich den Inhalt des landgerichtlichen Urteils zu eigen und wiederholt ebenfalls ihr erstinstanzliches Vorbringen.	32
Wegen des weiteren Vorbringens der Parteien wird auf den Inhalt der Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf den Tatbestand und die Entscheidungsgründe des landgerichtlichen Urteils verwiesen.	33
<u>Entscheidungsgründe</u>	34
Die zulässige Berufung der Klägerin bleibt in der Sache ohne Erfolg.	35
A.	36
Für den vorliegenden Rechtsstreit ist die internationale Zuständigkeit deutscher Gerichte nur gegeben, soweit die Klägerin gegen die Beklagte Schadensersatzansprüche aus Art. 18 WA beziehungsweise Art. 17 CMR geltend macht. Örtlich zuständig könnten für die auf diese Anspruchsgrundlagen gestützten Klagen das Landgericht Düsseldorf, Frankfurt oder Krefeld sein, weil diese drei Orte nach dem Inhalt des zwischen der C. Inc. und der Beklagten abgeschlossenen Frachtvertrages als vorgesehene Ablieferungsorte in Betracht kommen.	37
Die Frage, ob das letztendlich von der Klägerin angerufene Landgericht Düsseldorf örtlich zuständig gewesen ist, oder die Landgerichte in Frankfurt oder Krefeld erstinstanzlich zuständig gewesen wären, kann jedoch dahinstehen, weil der Klägerin gegen die Beklagte wegen des hier in Rede stehenden Warenverlusts weder Ansprüche aus dem WA noch der CMR zustehen.	38
B.	39
Schadensersatzansprüche aus Art. 18 WA stehen der Klägerin wegen des hier in Rede stehenden Warenverlusts in A. nicht zu.	40
	41

Die Beklagte ist im vorliegenden Fall zwar ausweislich des HAWB vertraglicher Luftfrachtführer, so dass auf dieses Vertragsverhältnis das WA (1955) anzuwenden ist. Ausführender Luftfrachtführer war demgegenüber die Streithelferin der Beklagten.

Die anspruchsbegründenden Voraussetzungen des Art. 18 WA liegen jedoch nicht vor, weil der Warenverlust nicht während der Luftbeförderung eingetreten ist. 42

Gemäß Art 31 WA ist das Warschauer Abkommen auf multimodale Transportverträge nur insoweit anzuwenden, wie die Beförderung tatsächlich durch Luftfahrzeuge geschieht. Im vorliegenden Fall ist der Schaden jedoch nicht während des Lufttransports, sondern während des LKW-Transports von Frankfurt nach A. eingetreten. 43

Es steht auch zur Überzeugung des Senats fest, dass die Beklagte und die Firma C. Inc. einen multimodalen Transportvertrag geschlossen haben, der es der Beklagten gestattete, den Transport streckenweise auch durch andere Verkehrsmittel vorzunehmen. Eine dahingehende Einigung der Vertragsparteien ergibt sich bereits aus dem Inhalt des von der Beklagten ausgestellten H. A. W. (HAWB), in dem auf der Vorderseite oben rechts eine Vertragsklausel dieses Inhalts niedergelegt ist. Dieser HAWB erbringt Beweis für die zwischen den Vertragsparteien getroffenen Absprachen. 44

Das Ergebnis der erstinstanzlichen Beweisaufnahme bestätigt den Inhalt des HAWB. Der Zeuge H. hat bekundet, dass es der Firma C. Inc. im Rahmen der ständigen Geschäftsbeziehung stets egal gewesen sei, ob der Transport streckenweise auch per LKW durchgeführt werde. Der Zeuge S. hat bestätigt, dass für Düsseldorf bestimmte Warensendungen der C. D. GmbH häufig mit dem Flugzeug nach Frankfurt, Amsterdam, Brüssel oder Paris befördert werden. In diesen Fällen werde die Warensendung dann stets mit dem LKW angeliefert. Bei dieser Sachlage kann es demgemäß nicht zweifelhaft sein, dass die Beklagte auch im vorliegenden Fall zum Luftersatztransport berechtigt gewesen ist, so dass es auf die von der Klägerin aufgeworfene Frage, ob man es aufgrund der Aussage des Zeugen H. als erwiesen ansehen kann, dass die Firma C. Inc. den konkreten hier in Rede stehenden Luftersatztransport ausdrücklich zugestimmt hat, nicht ankommt. 45

C. 46

Entgegen der Auffassung der Klägerin und des Landgerichts unterfällt der hier in Rede stehende Schadensfall auch nicht dem Haftungsregime der CMR. 47

Der Senat hat die sehr Streitige und bislang höchstrichterlich noch nicht geklärte Frage, ob die CMR überhaupt auf multimodale Transportverträge, die nicht dem deutschen Recht unterliegen, anzuwenden ist, wenn auf einer Teilstrecke dieses Transports ein grenzüberschreitender Transport mit dem LKW vereinbart ist, der – für sich betrachtet – dem Haftungsregime der CMR unterfällt, bejaht. Hieran hält der Senat auch im vorliegenden Fall fest. 48

Dies ändert aber nichts daran, dass gemäß Art. 1 CMR die CMR nur Anwendung findet, wenn der Frachtvertrag eine grenzüberschreitende Beförderung einer Warensendung auf der Straße mittels Fahrzeugen zum Gegenstand hat. Hieran fehlt es im vorliegenden Fall. 49

Die Warensendung ist zunächst mit dem Flugzeug bis Frankfurt befördert worden. Für die restliche Teilstrecke nach Düsseldorf hat die Beklagte von ihrem Recht Gebrauch gemacht, diesen Transport im Wege des Luftersatzverkehrs mit dem LKW durchzuführen, so dass dieser LKW Transport Inhalt des zwischen der Beklagten und der Firma C. Inc. 50

geschlossenen multimodalen Frachtvertrages geworden ist. Bei dem Transport von Frankfurt nach Düsseldorf (beziehungsweise nach W. zum Lager der C. D. GmbH) handelt es sich jedoch nicht um einen grenzüberschreitenden, sondern vielmehr um einen rein innerdeutschen Transport. Mithin hat im vorliegenden Fall die von der Beklagten zulässigerweise getroffene Wahl, die Warensendung ab Frankfurt mit dem LKW weiter zu befördern, den zwischen der Beklagten und der Firma C. Inc. geschlossenen Frachtvertrag nicht dahin konkretisiert, dass auf einer Teilstrecke ein grenzüberschreitender Transport mit dem LKW erfolgen sollte.

In diesem Zusammenhang ist es auch unerheblich, ob man als Ort der Übernahme der Warensendung im Sinne der CMR T. oder F. ansieht. Ist F. der 51

Übernahmeort, liegen Übernahmeort und Ort der Ablieferung nicht in verschiedenen Staaten, so dass die CMR aus diesem Grund nicht anwendbar ist. Geht man davon aus, dass T. der Übernahmeort ist, liegen Übernahmeort und Ablieferungsort zwar in verschiedenen Staaten; gleichwohl ist die CMR auf diesen Vertrag nicht anwendbar, weil der vertraglich vereinbarte LKW-Transport nicht grenzüberschreitend ausgeführt werden musste. Denn es entspricht allgemeiner Meinung, dass die CMR auch dann nicht anwendbar ist, wenn zwar der Ort der Übernahme und der Ort der Ablieferung in zwei Staaten liegen, die grenzüberschreitende Beförderung jedoch tatsächlich nicht mit dem LKW, sondern mit einem anderen Verkehrsmittel vorgenommen wird. 52

An diesem Ergebnis vermag schließlich auch der Umstand nichts zu ändern, dass die Beklagte den an sich von F. nach D. beziehungsweise W. nur notwendigen rein innerdeutschen LKW-Transport dann tatsächlich so ausgeführt hat, dass die Warensendung einen Umweg über Amsterdam genommen hat. Denn allein durch eine vom Frachtführer gewählte Fahrtroute, die zu einem Transit der Ware durch einen anderen Vertragsstaat führt, wird ein vereinbarter rein innerstaatlicher LKW Transport ebenfalls nicht dem Haftungsregime der CMR unterworfen. 53

Der Transport der Warensendung von Frankfurt nach Amsterdam würde zwar möglicherweise dem Haftungsregime der CMR unterfallen, wenn die Behauptung der Beklagten zuträfe, die Firma C. Inc. habe darauf bestanden, dass die Warensendung vor der Auslieferung an die Firma C. Deutschland GmbH zunächst im Speditionslager in A. bei der Konzerngesellschaft der Beklagten gelagert wird. Denn dann wäre dieser grenzüberschreitende Transport vertraglich vereinbart gewesen, so dass man sich der Frage zuwenden müsste, ob man dann auch von einer Ablieferung der Warensendung in diesem Lager ausgehen kann, wenn dort lediglich eine – wenn auch vereinbarte – transportbedingte Zwischenlagerung stattfinden soll. 54

Diese Frage kann indes dahinstehen. Dass es tatsächlich eine Absprache dieses Inhalts gegeben hat, kann nämlich der Entscheidung schon deshalb nicht zugrunde gelegt werden, weil die Klägerin dieses Vorbringen der Beklagten vehement bestritten hat, so dass der Senat keinen Anhalt hat, anzunehmen, die Klägerin könnte sich dieses Vorbringen der Beklagten – zumindest hilfsweise – zu eigen gemacht haben. 55

Die Beweisaufnahme hat ebenfalls keinen Anhalt dafür ergeben, dass die Beklagte aufgrund ihres mit der Firma C. Inc. geschlossenen Frachtvertrages vertraglich verpflichtet gewesen wäre, die Warensendung in das Speditionslager in A. zu verbringen. Vielmehr hat sich in der Beweisaufnahme herausgestellt, dass die Beklagte aus rein speditionellen Gründen, die ihre Ursache allein in dem von ihr geplanten Transportablauf haben, die Warensendung zunächst nach A. befördert hat. Denn der Zeuge H. hat bekundet, der Transport nach A. sei 56

erforderlich gewesen, um die Warensendung auseinander zu nehmen und zu verteilen. Diese Bekundung des Zeugen kann sich indes nicht auf die hier in Rede stehende Warensendung beziehen, denn diese war in toto für die C. D. GmbH bestimmt und musste daher vor der Auslieferung weder getrennt noch an verschiedene Empfänger aufgeteilt werden. Daher macht diese Bekundung des Zeugen nur Sinn, wenn man annimmt, dass die Beklagte die für die C. D. GmbH bestimmte Warensendung in eine Sammelladung eingestellt hat, die auf der Transportstrecke von T. nach A. zusammen transportiert werden sollte. Hierfür spricht indiziell auch der Umstand, dass im MAWB von einem "consolidated shipment" gemäß dem Manifest Nr. 8392237 die Rede ist.

D. 57

Der zwischen der Beklagten und der Firma C. Inc. abgeschlossene Frachtvertrag unterliegt unstreitig und unzweifelhaft japanischem Recht. Da die Klägerin in beiden Instanzen lediglich Ansprüche aus dem WA und der CMR reklamiert hat, geht der Senat davon aus, dass die Klägerin keine Schadensersatzansprüche geltend machen will, die sich nach japanischem Recht aus dem multimodalen Transportvertrag ergeben könnten. 58

Lediglich ergänzend ist in diesem Zusammenhang auszuführen, dass für etwaige Schadensersatzansprüche der Absenderin oder Empfängerin aus diesem dem japanischen Recht unterstehenden Vertragsverhältnis jedenfalls nicht ersichtlich ist, dass die deutschen Gerichte auch insoweit international zuständig sein könnten. 59

Insoweit könnte allenfalls § 29 ZPO die internationale Zuständigkeit deutscher Gerichte begründen. Demnach wären deutsche Gerichte zuständig, wenn die Vertragsparteien des multimodalen Transportvertrages einen Erfüllungsort vereinbart hätten, der in Deutschland gelegen ist, § 29 Abs. 1 ZPO. Die Frage, ob es einen vertraglichen Erfüllungsort gibt und wo sich dieser Ort befindet, richtet sich nach den materiellrechtlichen Vorschriften, die für das Vertragsverhältnis gelten, mithin im vorliegenden Fall nach japanischem Recht. Zu der Frage, ob das japanische Recht bei Frachtverträgen einen Erfüllungsort kennt und wo dieser gegebenenfalls gelegen ist, hat die Klägerin indes keinen Vortrag gehalten, so dass der Senat nicht prüfen kann, ob sich aus diesem Vertragsverhältnis ein in Deutschland gelegener Erfüllungsort ergibt. 60

Die Frage, ob die Vertragsparteien des multimodalen Transportvertrages für die Ansprüche aus diesem Vertragsverhältnis einen Erfüllungsort im Sinne des § 29 Abs. 2 ZPO vereinbart haben, ist ebenfalls allein nach den materiellrechtlichen frachtvertraglichen Normen des japanischen Rechts zu beantworten. Da die Klägerin auch insoweit keinen Sachvortrag gehalten hat, kann der Senat ebenfalls nicht feststellen, dass für etwaige Schadensersatzansprüche der Absenderin oder Empfängerin nach japanischem Frachtrecht deutsche Gerichte gemäß § 29 Abs. 2 ZPO international zuständig sein könnten. Die Klägerin hat in diesem Zusammenhang lediglich dargetan, dass ihrer Auffassung nach Düsseldorf ein gemäß Art. 28 WA vertraglich vereinbarter Erfüllungsort für Ansprüche aus dem WA ist. Hierauf kommt es jedoch – wie dargelegt – nicht an, weil der Klägerin keine Ansprüche aus dem WA zustehen. 61

E. 62

Die Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 97 Abs. 1, 101, 708 Nr. 10 und 711 ZPO. 63

Ein Anlass, zugunsten einer Partei die Revision zuzulassen, besteht nicht, § 543 Abs. 2 ZPO. 64

65

Streitwert des Berufungsverfahrens: 769.239,51 €

