
Datum: 09.03.2016
Gericht: Oberlandesgericht Düsseldorf
Spruchkörper: 18. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: I-18 U 61/15
ECLI: ECLI:DE:OLGD:2016:0309.I18U61.15.00

Vorinstanz: Landgericht Düsseldorf, 35 O 38/14
Nachinstanz: Bundesgerichtshof, I ZR 65/16

Tenor:

Auf die Berufung der Beklagten wird das am 21.04.2015 verkündete Urteil des Landgerichts Düsseldorf (35 O 38/14) teilweise abgeändert und wie folgt neu gefasst:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits hat die Klägerin zu tragen.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Der Klägerin bleibt nachgelassen, die Vollstreckung der Beklagten gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des auf Grund des Urteils vollstreckbaren Betrages abzuwenden, wenn nicht die Beklagte zuvor Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

-
- I. 1
- Die Klägerin macht im Regresswege gegen die Beklagte einen Schadensersatzanspruch infolge eines bei einem Lufttransport eingetretenen Transportschadens geltend. 2
- Am 07.08.2007 beauftragte die B... AG die Klägerin mit dem Lufttransport von temperaturempfindlichen Medikamenten von B... nach K.... Die Klägerin beauftragte mit diesem Lufttransport ihrerseits die Beklagte. Hierzu verwendete sie ein ursprünglich von der 3

Beklagten stammendes Luftfrachtbriefformular. Dieser ausgefüllte Air Waybill (AWB) 7..... wurde die Vertragsgrundlage. Auf der Vorderseite des AWB hieß es unter anderem:

„It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order [...] for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEROF. [...] SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. [...]” 4

Auf der Rückseite des AWB hieß es unter den „CONDITIONS OF CONTRACT“ unter Nr. 2.1 wie folgt: 5

„Carriage hereunder is subject to the rules relating to liability established by the Warsaw Convention unless such carriage is not 'international carriage' as defined by that Convention.” 6

[Die Beförderung unterliegt den Regeln über die Haftungsbegrenzung, die durch das Warschauer Abkommen aufgestellt werden, es sei denn, die Beförderung wäre nicht ‚Internationale Beförderung‘ wie im Abkommen definiert.] 7

Unter Nr. 4 war vorgesehen, dass die Haftung des Luftfrachtführers vertraglich begrenzt ist, wenn das Warschauer Abkommen nicht anwendbar ist. Eine Regelung zur Aufhebung dieser Haftungsgrenze außerhalb des Anwendungsbereichs des Warschauer Abkommens war für den Fall einer Interessendeklaration und die Zahlung einer Zusatzgebühr vorgesehen. Wegen der weiteren Einzelheiten des AWB wird auf die Anlage K10-K11 verwiesen. 8

Die Beklagte hatte der Klägerin noch zur Zeit der Geltung des Warschauer Abkommens einen Bestand an diesen AWB überlassen und sie nach Inkrafttreten des Montrealer Übereinkommens in Deutschland und Dänemark von der Beklagten nicht zurückgefordert. Zum Zeitpunkt des Abschlusses des Lufttransportvertrages zwischen den Parteien überarbeitete die International Air Transport Association (IATA) die auf der Rückseite des streitgegenständlichen AWB wiedergegebenen conditions of contract noch. 9

Nachdem die Beklagte das Lufttransportgut der B... AG übernommen hatte, kam es daran zu einem Totalschaden. Die G... Versicherung AG nahm als Versicherer der B... AG die Klägerin aus übergegangenem Recht auf Ersatz des der B... AG entstandenen Schadens in Anspruch, auch gerichtlich. In diesem Rechtsstreit, mit dem in zweiter Instanz der Senat befasst war, stellte der Senat in seinem rechtskräftig gewordenen Urteil vom 29.01.2014 – I-18 U 151/10 (Anlage K1) – die Beklagte war jenem Rechtsstreit als Streithelferin der Klägerin beigetreten – die Schadensersatzpflicht der Klägerin fest und bejahte ein zu einer unbegrenzten Haftung der Klägerin führendes qualifiziertes Verschulden. Wegen der Einzelheiten der tatsächlichen Feststellungen sowie der Urteilsbegründung wird auf dieses Senatsurteil Bezug genommen. 10

Infolge der Inanspruchnahme durch die G... Versicherung AG entstanden der Klägerin Gesamtkosten in Höhe von 20.258,22 € entsprechend der Aufstellung von Bl. 3 der Gerichtsakte. Auf 10.269,30 € belief sich der zu ersetzende Schaden am Transportgut, auf insgesamt 9.988,92 € beliefen sich die durch die Inanspruchnahme angefallenen Kosten für Gericht und Anwälte. Die Beklagte zahlte der Klägerin hierauf wegen des am Transportgut eingetretenen Schadens in Höhe von 10.269,30 € am 09.05.2014 einen Betrag von insgesamt 184,02 €. Davon entfielen auf die Hauptforderung 119,83 € und auf die Zinsen 64,19 €. Der Betrag von 119,83 € entspricht – wie zwischen den Parteien nicht streitig ist – der Haftung der Beklagten gemäß Art. 22 Abs. 3 des Montrealer Übereinkommens auf 19 Sonderziehungsrechte pro Kilogramm. 11

Die Klägerin hat die Ansicht vertreten, die Beklagte könne sich nicht auf eine beschränkte Haftung nach dem Montrealer Übereinkommen (MÜ) berufen. Mit Nr. 2.1 der auf der Rückseite des AWB abgedruckten conditions of contract hätten die Parteien einen Verzicht auf Haftungshöchstbeträge im Sinne von Art. 25 MÜ vereinbart. Es handele sich hier entsprechend dem Urteil des Bundesgerichtshofs vom 22.07.2010 – I ZR 194/08 – um eine zumindest konkludente Abbedingung der Haftungsbegrenzung des MÜ dahingehend, dass die Haftungsbestimmungen des Warschauer Abkommens (WA) zur Anwendung kommen sollten. Ein solches Verständnis ergebe sich jedenfalls hilfsweise aus § 305c Abs. 2 BGB. 12

Die Klägerin hat beantragt, 13

die Beklagte zu verurteilen, an sie 20.258,22 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 1. Oktober 2008 – abzüglich eines Zinsbetrages von 64,19 EUR – sowie 502,30 € an vorgerichtlichen Kosten zu zahlen. 14

Die Beklagte hat beantragt, 15

die Klage abzuweisen. 16

Die Beklagte hat die Ansicht vertreten, nach dem Inhalt des AWB sollten mit diesem die Regeln des Warschauer Abkommens insgesamt vereinbart werden, was jedoch nach Art. 49 MÜ ausgeschlossen sei, so dass es bei ihrer, der Beklagten, beschränkten Haftung nach dem MÜ bleibe. Selbst wenn man dies anders sehen wollte, sei mit Nr. 2.1 der conditions of contract kein Verzicht auf Haftungshöchstgrenzen vereinbart. Die Klausel verlange eine internationale Luftbeförderung nach dem Warschauer Abkommen. Eine solche liege jedoch nicht vor, da das Warschauer Abkommen durch das Montrealer Übereinkommen überlagert werde. Schließlich greife zugunsten der Klägerin auch nicht § 305c Abs. 2 BGB ein. Die streitgegenständliche Klausel begründe keine Auslegungszweifel. Im Übrigen sei gemäß Art. 28 Abs. 4 EGBGB a.F. deutsches Recht ohnehin nicht anwendbar. 17

Das Landgericht hat die Beklagte mit Urteil vom 21.04.2015, auf das wegen der weiteren Sachdarstellung gemäß § 540 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 ZPO verwiesen wird, in der Hauptsache zur Zahlung von 20.138,39 € an die Klägerin verurteilt und die Klage im Übrigen abgewiesen. Zur Begründung hat das Landgericht ausgeführt, die Beklagte hafte der Klägerin unbegrenzt. Wie eine Auslegung der Vertragsbedingungen gemäß §§ 133, 157 BGB ergebe, stelle die Verwendung veralteter IATA-Luftfrachtbriefe der streitgegenständlichen Art eine die Haftung erhöhende Zusage dar. Ausschließlich hinsichtlich der Haftungsgrenzen werde das Haftungsregime des Warschauer Abkommens für anwendbar erklärt. Das habe hier zur Folge, dass die Beklagte gemäß Art. 25 WA wegen ihres durch den Vorprozess bindend festgestellten qualifizierten Verschuldens unbegrenzt hafte. Wegen der weiteren Einzelheiten der Urteilsbegründung wird auf die Entscheidungsgründe des landgerichtlichen Urteils (Bl. 54-57 GA) Bezug genommen. 18

Gegen die ihr am 22.04.2015 zugestellte Entscheidung richtet sich die am 08.05.2015 bei dem Oberlandesgericht Düsseldorf eingelegte Berufung der Beklagten, die sie nach Verlängerung der Berufungsbegründungsfrist bis zum 22.07.2015 mit einem am 20.07.2015 bei Gericht eingegangenen Schriftsatz begründet hat. 19

Die Beklagte rügt das landgerichtliche Urteil unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vorbringens als fehlerhaft. Sie behauptet erstmals, die Klägerin habe zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses bereits über Luftfrachtbriefformulare verfügt, auf deren Rückseite die Bestimmungen des Montrealer Übereinkommens abgedruckt gewesen seien. 20

Diese habe die Klägerin von ihr, der Beklagten, mit der Aufforderung zur Verwendung zugeleitet bekommen. Sie ist der Ansicht, die Klägerin habe die alten Formulare unrechtmäßig weiterverwendet bzw. aufgebraucht.

Die Beklagte beantragt, 21

das Urteil des LG Düsseldorf vom 21.04.2015, Az. 35 O 38/14 wird abgeändert. Die Klage wird kostenpflichtig abgewiesen. 22

Die Klägerin beantragt, 23

die Berufung zurückzuweisen. 24

Sie verteidigt das angefochtene Urteil, soweit ihr günstig, unter Wiederholung und Vertiefung ihrer erstinstanzlichen Argumente als zutreffend. 25

Wegen des weiteren Vorbringens der Parteien in der Berufungsinstanz wird auf die Berufungsbegründung der Beklagten vom 17.07.2015 (Bl. 76-81 GA) und ihren Schriftsatz vom 02.11.2015 (Bl. 96-98 GA) sowie die Berufungserwiderung der Klägerin vom 07.08.2015 (Bl. 83-86 GA) und ihren Schriftsatz vom 05.11.2015 (Bl. 99 GA) Bezug genommen. 26

II. 27

Die Berufung ist zulässig und begründet. Das angefochtene Urteil ist antragsgemäß abzuändern. Der Klägerin steht der ihr vom Landgericht zugesprochene Anspruch nicht zu. Der Ersatzanspruch, der der Klägerin wegen des Transportschadens aus Art. 22 Abs. 3 MÜ gegen die Beklagte zusteht, ist – das ist zwischen den Parteien auch unstreitig – durch die Zahlung der Beklagten vom 09.05.2014 erfüllt worden. Dass ihr weitergehende vertragliche Ansprüche zustehen, hat die Klägerin nicht dargelegt. 28

1. 29

Nach keiner der denkbaren Auslegungsvarianten der zum Bestandteil des Vertrages zwischen den Parteien gewordenen conditions of contract und dort insbesondere der Nr. 2.1 haben sich die Parteien auf einen Haftungshöchstgrenzenverzicht für den Fall qualifizierten Verschuldens entsprechend dem Inhalt von Art. 25 WA verständigt. 30

a) 31

Einem wirksamen Regelungsinhalt der Klausel dahingehend, dass zwischen den Parteien das Warschauer Abkommen insgesamt zur Anwendung kommen soll und damit auch Art. 25 WA, steht Art. 49 MÜ entgegen. Das im Streitfall zwischen den Parteien nach Art. 1 und 55 MÜ anwendbare Montrealer Übereinkommen ist gemäß Art. 49 MÜ zwingendes Recht und nicht insgesamt abdingbar. Entgegenstehende vertragliche Vereinbarungen sind nichtig. 32

b) 33

Die Bestimmung der Nr. 2.1 der conditions of contract lässt sich entgegen der Annahme der Klägerin und des Landgerichts aber auch nicht so verstehen, dass damit in Form einer nach Art. 25 MÜ zulässigen die Haftung erweiternden Vereinbarung ausschließlich die Geltung des Art. 25 WA als Haftungsregelung zwischen den Parteien vereinbart worden ist. 34

35

Für die Auslegung der Klausel gilt bei Anwendung des von der Klägerin für sich in Anspruch genommenen deutschen Rechts der Grundsatz objektiver Auslegung. Anders als vom Landgericht angenommen, gelten die allgemeinen Regeln der §§ 133, 157 BGB für die Auslegung von allgemeinen Vertragsbedingungen nicht. Die Bedingungen sind nach ihrem objektiven Inhalt und typischen Sinn vielmehr so auszulegen, wie ihr Wortlaut von verständigen und redlichen Vertragspartnern unter Abwägung der Interessen der normalerweise beteiligten Kreise verstanden wird (BGH, NJW-RR 2014, 215, 216; NJW 2013, 995, 996). Ist der Wortlaut nicht eindeutig, so kommt es für die Auslegung entscheidend darauf an, wie der Vertragstext aus Sicht der typischerweise an Geschäften der in Rede stehenden Art beteiligten Verkehrskreise zu verstehen ist, wobei der Vertragswille verständiger und redlicher Vertragspartner beachtet werden muss (BGH, NJW-RR 2014, 215, 216).

Bei Anwendung dieser Auslegungsgrundsätze folgt hier aus dem Wortlaut der Klausel, dass sie eine Aussage zu einer Haftungsregelung nur insoweit treffen will, als das Warschauer Abkommen anwendbar ist („[...] unless such carriage is not ‘international carriage’ as defined by that Convention.“ / „[...] es sei denn, die Beförderung wäre nicht ‚Internationale Beförderung‘ wie im Abkommen definiert.). Der Wortlaut differenziert nicht danach, ob die Unanwendbarkeit darauf zurückzuführen ist, dass die vom Warschauer Abkommen selbst (intern) aufgestellten Voraussetzungen für seine Anwendbarkeit nicht vorliegen, oder ob diese darauf beruht, dass andere (externe) Regeln eine Anwendbarkeit und Definitionsmacht des WA ausschließen. Ausgehend hiervon liegt hier eine vom Warschauer Abkommen definierte internationale Beförderung nicht vor. Zwar sind Deutschland und Dänemark Vertragsstaaten auch des Warschauer Abkommens, so dass der streitgegenständliche Lufttransport unter seiner Geltung internationale Beförderung im Sinne von Art. 1 Abs. 2 WA 1955 wäre. Das Warschauer Abkommen gilt aber nach Inkrafttreten des Montrealer Übereinkommens für den streitgegenständlichen Lufttransport nicht mehr. Das Warschauer Abkommen ist insoweit nicht mehr anwendbar. Die streitgegenständliche internationale Luftbeförderung ist gemäß Art. 1 Abs. 2 i.V.m. Art. 55 MÜ ausschließlich eine des Montrealer Übereinkommens (ebenso Müller-Rostin, TranspR 2015, 140, 143). Sie wird nicht mehr durch das Warschauer Abkommen definiert („[...] as defined by that Convention.“ / „[...] wie im Abkommen definiert“).

Nach Ansicht des Senats kann dies von verständigen und redlichen Vertragspartnern unter Abwägung der Interessen der normalerweise beteiligten Kreise nicht anders verstanden werden. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die conditions of contract im Übrigen eine Haftungsbegrenzung des Luftfrachtführers für den Fall vorsehen, dass das Warschauer Abkommen keine Anwendung findet. Solchen Haftungsbegrenzungen stehen im Falle seiner Anwendbarkeit des Abkommens die Regelungen der Art. 22-25 WA entgegen. Die Nr. 2.1 kann damit von verständigen und redlichen Vertragspartnern unter Abwägung der normalerweise beteiligten Kreise nur so verstanden werden, dass ihr Aussagegehalt ein letztlich nur deklaratorischer ist. Die Klausel spricht aus, was nach dem Warschauer Abkommen gilt, wenn dieses zur Anwendung kommt.

Dies würde erst recht gelten, wenn man den Wortlaut für nicht eindeutig hielte und auf das Textverständnis aus Sicht der typischerweise an Geschäften der in Rede stehenden Art beteiligten Verkehrskreise – hier erfahrene Luftfrachtführer – abstellen würde. Diese kennen die üblichen Haftungsausgestaltungen und ihre Gründe.

Soweit in der Literatur zum Teil abweichende Auffassungen vertreten werden, vermögen diese nicht zu überzeugen. Entweder werden diese Ansichten nicht näher begründet (so der

Fall bei Koller, in: ders., Transportrecht, 8. Aufl., Art. 25 MÜ Rn. 2), oder sie sind unzutreffend. So geht es hier entgegen einer Ansicht in der Literatur nicht um einen Fall der *falsa demonstratio non nocet* (so aber Reuschle, Montrealer Übereinkommen, 2. Aufl., Art. 25 Rn. 4). Die Nr. 2.1 der conditions of contract ist kein Fall einer versehentlichen Falschbezeichnung von etwas, das übereinstimmend anders gewollt ist.

2. 40

Das von der Klägerin für ihre Sichtweise angeführte Urteil des Bundesgerichtshofs vom 22.07.2010 – I ZR 194/08 (Juris) gibt zu ihren Gunsten nichts her. Die vom Bundesgerichtshof dort beurteilte Fallkonstellation lag gänzlich anders. Dort war unstreitig eine Klausel Vertragsbestandteil geworden, wonach die ADSp und damit auch deren Haftungsregeln Anwendung finden sollten. Hier geht es aber um eine Klausel, nach der die Haftungsregeln des WA gelten sollen, wenn eine internationale Beförderung im Sinne des WA vorliegt. Das ist aber gerade nicht der Fall. 41

3. 42

Die Klägerin vermag schließlich auch aus § 305c Abs. 2 BGB nichts für sich herzuleiten. Ein Fall des § 305c Abs. 2 BGB liegt nicht vor. Die gebotene objektive Auslegung der streitgegenständlichen Klausel lässt keine ernsthaften Auslegungszweifel zugunsten der von der Klägerin vertretenen Sichtweise zu. Auslegungsmöglichkeiten, die zwar theoretisch denkbar, praktisch aber fernliegend und daher nicht ernstlich in Betracht zu ziehen sind, haben bei der Anwendung des § 305c Abs. 2 BGB außer Betracht zu bleiben (NJW 2013, 995, 996). 43

Selbst wenn man die Frage eines Auslegungszweifels anders sehen wollte, so würde dies wohl ebenfalls nicht zu dem von der Klägerin gewünschten Ergebnis führen. Denn ein solcher Auslegungszweifel ließe sich hier, da er letztlich aus einer Lücke herrührt – der AWB berücksichtigte nämlich noch nicht das zwischenzeitliche Inkrafttreten des MÜ –, im Wege einer ergänzenden Auslegung zugunsten des hier vertretenen Auslegungsergebnisses schließen (zur Zulässigkeit einer solchen ergänzender Auslegung Palandt-Grüneberg, BGB, 74. Aufl., § 305c Rn. 17). 44

III. 45

Die Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 91 Abs. 1, 708 Nr. 10, 711 ZPO. 46

Ein Grund zur Zulassung der Revision besteht nicht. Die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 ZPO liegen nicht vor. Weder hat die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung noch erfordert die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts. Die abweichende Entscheidung des AG Hamburg (vgl. Anlage K12), die den Senat nicht überzeugt, verlangt keine Divergenzvorlage. 47

Der Streitwert des Berufungsverfahrens wird auf 20.138,39 € festgesetzt. 48