



BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

I ZR 91/10

Verkündet am:
24. Februar 2011
Führinger
Justizangestellte
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BGHR: ja

MÜ Art. 18 Abs. 3, Art. 18 Abs. 4 Satz 2

- a) Die Obhutshaftung des Luftfrachtführers nach Art. 18 Abs. 1 und 3 MÜ kommt auch dann noch in Betracht, wenn das Gut nach der eigentlichen Luftbeförderung vom Flughafengelände mit einem Landfahrzeug zu einem außerhalb des Flughafens gelegenen Lager des Luftfrachtführers gebracht wird, in dem es anschließend abhandenkommt.
- b) Auf die Vermutungsregel des Art. 18 Abs. 4 Satz 2 MÜ kann sich nicht nur der Geschädigte, sondern auch der wegen Beschädigung oder Verlusts von Transportgut in Anspruch genommene Luftfrachtführer berufen.

BGH, Urteil vom 24. Februar 2011 - I ZR 91/10 - OLG Düsseldorf
LG Düsseldorf

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 24. Februar 2011 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Bornkamm und die Richter Pokrant, Prof. Dr. Büscher, Dr. Kirchhoff und Dr. Koch

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 18. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 21. April 2010 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

- 1 Die Klägerin ist Transportversicherer der T. te. GmbH & Co. KG in H. bei F. (im Weiteren: Versicherungsnehmerin). Sie nimmt die Beklagte, die einen Paketbeförderungsdienst betreibt, aus abgetretenem und übergegangenem Recht der Versicherungsnehmerin wegen Verlusts von Transportgut auf Schadensersatz in Anspruch.

- 2 Die Versicherungsnehmerin beauftragte die Beklagte im Februar 2009 mit der Beförderung einer aus 24 Paketen bestehenden Sendung zu einer in Miami/USA ansässigen Empfängerin. Die Beklagte übernahm das Gut am 9. Februar 2009 bei der Versicherungsnehmerin und brachte es zunächst im Wege eines Straßentransports zu ihrem Center Köln Airport. Von dort wurde die Sendung per Luftfracht nach Miami/USA befördert. Ein Paket, das nach der Behauptung der Klägerin Waren im Wert von 9.486 € enthielt und ein Gewicht von

23 Kilogramm hatte, kam bei der Empfängerin nicht an. Die Beklagte leistete für den Verlust vorprozessual Ersatz in Höhe von 510 €.

3 Die Klägerin hat die Auffassung vertreten, die Haftung der Beklagten für den streitgegenständlichen Verlust richte sich nach deutschem Landfrachtrecht, da das Paket nicht während der Luftbeförderung, sondern im Verlauf des sich daran anschließenden Landtransports verlorengegangen sei. Die Beklagte hafte für den eingetretenen Schaden unbeschränkt, weil der Verlust auf ihre mangelhafte Betriebsorganisation zurückzuführen sei. Dies folge aus dem Umstand, dass die Beklagte nicht in der Lage sei, den Verbleib des abhandengekommenen Pakets aufzuklären.

4 Die Klägerin hat die Beklagte deshalb auf Zahlung von 8.976 € nebst Zinsen in Anspruch genommen.

5 Die Beklagte hat demgegenüber insbesondere geltend gemacht, ihre Haftung richte sich nach den Bestimmungen des Montrealer Übereinkommens, da der Verlust während der Luftbeförderung eingetreten sei. Das Paket sei in ihr Center Miami gebracht worden, das noch Teil des Flughafens Miami sei, weil es nur 800 Meter vom Flughafen entfernt liege. Lediglich aus organisatorischen und logistischen Gründen würden alle für den Großraum Miami bestimmten Sendungen in dieses Center gebracht. Dort sei das Paket außer Kontrolle geraten.

6 Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Auf die dagegen gerichtete Berufung hat das Berufungsgericht die Beklagte unter Abweisung der weitergehenden Klage verurteilt, an die Klägerin einen Betrag nebst Zinsen zu zahlen, der 391 Sonderziehungsrechten gemäß Art. 23 (richtig: Art. 22) MÜ am 21. April

2010 entspricht, abzüglich auf die Hauptforderung vorgerichtlich bereits gezahlter 510 € (OLG Düsseldorf, TranspR 2010, 456).

7 Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils. Die Beklagte beantragt, das Rechtsmittel zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

8 I. Das Berufungsgericht hat angenommen, die Haftung der Beklagten für den Verlust des Gutes ergebe sich aus Art. 18 Abs. 1 MÜ. Der Umfang des zu leistenden Ersatzes werde daher durch Art. 22 Abs. 3 Satz 1 MÜ begrenzt. Dazu hat das Berufungsgericht ausgeführt:

9 Der Luftfrachtführer hafte gemäß Art. 18 Abs. 1 MÜ für den während einer Luftbeförderung eingetretenen Verlust des Gutes. Diese Voraussetzungen seien im Streitfall erfüllt, auch wenn sich das Center, in dem das Paket nach der Behauptung der Beklagten außer Kontrolle geraten sei, nicht auf dem Gelände des Flughafens Miami befinde. Das Montrealer Übereinkommen stelle hinsichtlich der Haftung für Verlust auf den Zeitraum ab, „während dessen sich die Güter in der Obhut des Luftfrachtführers befinden“. Es werde auch derjenige Zeitraum haftungsrechtlich miterfasst, in dem eine Zwischenlagerung der Güter in einem außerhalb des Flughafengeländes liegenden Lager des Luftfrachtführers stattfinde. Bei wertender Betrachtung müsse davon ausgegangen werden, dass die Zwischenlagerung in einem flughafennahen Lager dem Haftungszeitraum der Luftbeförderung unterfalle, wenn dieser Lagerung eine Luftbeförderung vorausgegangen sei oder ihr nachfolge. Danach habe das abhandengekommene Paket, wenn es im Center Miami verlorengegangen sei, noch unter der Obhut der Beklagten als Luftfrachtführerin gestanden. Die Klägerin habe zwar bestrit-

ten, dass das Paket im Center Miami der Beklagten außer Kontrolle geraten sei. Dies sei aber nicht entscheidungserheblich, weil sich die Beklagte jedenfalls auf die Beweisvermutung gemäß Art. 18 Abs. 4 Satz 2 MÜ berufen könne. Bei der Beförderung vom Center Miami zur Empfängerin handele es sich um einen Oberflächentransport im Sinne eines Zubringerdienstes, der bei Ausführung des Luftbeförderungsvertrags erfolgt sei.

10 Die Haftung des Luftfrachtführers für Verlust von Gütern sei gemäß Art. 22 Abs. 3 Satz 1 MÜ (aF) auf 17 Sonderziehungsrechte für jedes Kilogramm begrenzt. Das abhandengekommene Paket habe ein Gewicht von 23 Kilogramm gehabt. Danach schulde die Beklagte für den Verlust des Gutes einen Betrag, der 391 Sonderziehungsrechten entspreche, abzüglich des vorgerichtlich bereits auf die Hauptforderung gezahlten Betrags von 510 €.

11 II. Die gegen diese Beurteilung gerichteten Angriffe der Revision haben keinen Erfolg. Das Berufungsgericht hat mit Recht angenommen, dass die Beklagte für den Verlust des Gutes dem Grunde nach gemäß Art. 18 Abs. 1 MÜ schadensersatzpflichtig ist, weil der Schaden während der Luftbeförderung im Sinne von Art. 18 Abs. 3 MÜ eingetreten ist.

12 1. Auf den zwischen der Versicherungsnehmerin und der Beklagten geschlossenen Beförderungsvertrag kommt nach Art. 28 Abs. 4 Satz 1 EGBGB aF deutsches Sachrecht zur Anwendung, weil die Beklagte ihren Sitz in Deutschland hat und sich hier auch der Verladeort befunden hat. Aus der Gesamtheit der Umstände ergibt sich nicht, dass der Vertrag mit einem anderen Staat als Deutschland engere Verbindungen aufweist (Art. 28 Abs. 5 EGBGB aF).

13 Da es sich bei der streitgegenständlichen Beförderung um einen Modaltransport handelte - der Transport des Gutes von der Versicherungsneh-

merin zur Empfängerin sollte mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln (Lkw und Flugzeug) erfolgen -, kommt grundsätzlich § 452 HGB zur Anwendung. Nach Satz 1 dieser Vorschrift unterliegt ein derartiger Vertrag den §§ 407 ff. HGB, sofern anzuwendende internationale Übereinkommen nichts anderes vorschreiben. Für eine gemischte Beförderung, die zum Teil durch Luftfahrzeuge und teilweise durch andere Verkehrsmittel ausgeführt wird, bestimmt Art. 38 Abs. 1 MÜ, dass das Übereinkommen vorbehaltlich der Regelungen in Art. 18 Abs. 4 MÜ für die Luftbeförderung gilt. Demgemäß richtet sich die Haftung des Luftfrachtführers für Verlust von Transportgut nach den Vorschriften des Montrealer Übereinkommens, wenn der Schaden - wie hier - während der Obhutszeit des Luftfrachtführers eingetreten ist (Art. 18 Abs. 1 und 3 MÜ).

- 14 2. Das Berufungsgericht hat mit Recht angenommen, dass das streitgegenständliche Gut während der Luftbeförderung abhandengekommen ist, so dass die Beklagte für den Verlust nach Art. 18 Abs. 1 MÜ Schadensersatz schuldet.
- 15 a) Gemäß Art. 18 Abs. 3 MÜ umfasst die Luftbeförderung im Sinne des Absatzes 1 der Vorschrift den Zeitraum, während dessen die Güter sich in der Obhut des Luftfrachtführers befinden.
- 16 b) Das Berufungsgericht ist davon ausgegangen, dass die Sendung, zu der das abhandengekommene Paket gehörte, direkt per Luftfracht von Köln nach Miami befördert wurde.
- 17 aa) Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe bei seiner Annahme nicht berücksichtigt, dass die Klägerin einen derartigen Sendungsverlauf bestritten habe. Sie habe in beiden Vorinstanzen geltend gemacht, die Beklagte habe nicht substantiiert dargelegt, dass der Verlust des Gutes eingetreten sei, als sie

dieses noch als Luftfrachtführerin in ihrer Obhut gehabt habe. Es sei auch möglich, dass die Sendung von Köln nach Philadelphia/USA und von dort per Lkw nach Miami transportiert worden sei. Bei einem solchen Sendungsverlauf sei die Luftbeförderung bereits in Philadelphia beendet gewesen.

- 18 bb) Dieses Vorbringen verhilft der Revision nicht zum Erfolg. Das Berufungsurteil enthält im unstreitigen Teil seines Tatbestands die Feststellung, dass das Gut zunächst im Straßengüterverkehr von der Versicherungsnehmerin zum Center Köln Airport transportiert und von dort aus im Luftverkehr nach Miami befördert wurde. Dieses „aus dem Berufungsurteil ersichtliche Parteivorbringen“ (§ 559 Abs. 1 Satz 1 ZPO) erbringt nach § 314 Abs. 1 ZPO Beweis für das mündliche Parteivorbringen in der Berufungsinstanz (vgl. BGH, Urteil vom 8. Januar 2007 - II ZR 334/04, NJW-RR 2007, 1434 Rn. 11; Musielak/Ball, ZPO, 8. Aufl., § 559 Rn. 15). Dieser Beweis kann nur durch das Sitzungsprotokoll und nicht durch den Inhalt der Schriftsätze entkräftet werden. Bei einem Widerspruch zwischen dem Inhalt der vorbereitenden Schriftsätze und der Wiedergabe des Parteivorbringens im Tatbestand des angefochtenen Urteils sind die Ausführungen im Tatbestand maßgeblich (BGH, Urteil vom 2. Februar 1999 - VI ZR 25/98, BGHZ 140, 335, 339). Etwaige Unrichtigkeiten im Tatbestand des angefochtenen Urteils können von der davon betroffenen Partei nur im Wege eines Tatbestandsberichtigungsantrags gemäß § 320 Abs. 1 ZPO behoben werden (BGH, NJW-RR 2007, 1434 Rn. 11; BGH, Urteil vom 16. Dezember 2010 - I ZR 161/08, NJW 2011, 1513 Rn. 12 - Satan der Rache), der im Streitfall nicht gestellt worden ist. Die Beweiskraft des Tatbestands könnte nur dann entfallen, wenn dieser in sich widersprüchlich wäre (BGHZ 140, 335, 339; BGH, Urteil vom 9. März 2005 - VIII ZR 381/03, NJW-RR 2005, 962, 963). Dafür ist hier nichts ersichtlich.

19 c) Das Berufungsgericht hat weiterhin angenommen, das Gut sei entweder im Center Miami der Beklagten (dazu unter aa) oder während der Auslieferungsfahrt von dort zu der in Miami ansässigen Empfängerin (dazu unter bb) abhandengekommen. Der genaue Verlustort brauche indes nicht geklärt zu werden, da der Verlust in beiden Fällen während der Luftbeförderung im Sinne von Art. 18 Abs. 1 und 3 MÜ eingetreten sei. Die dagegen gerichteten Angriffe der Revision haben keinen Erfolg.

20 aa) Für den Fall, dass das Gut im Center Miami der Beklagten abhandengekommen ist, hat das Berufungsgericht angenommen, die Obhutshaftung der Beklagten als Luftfrachtführerin werde nicht dadurch ausgeschlossen, dass die Sendung, zu der das verlorengegangene Paket gehört habe, mit einem Lkw vom Flughafen zum Außenlager befördert worden sei. Ebenso wenig stehe der Haftung der Beklagten als Luftfrachtführerin entgegen, dass das Center in Miami auch als Umschlagslager für Landtransporte genutzt werde. Gemäß Art. 18 Abs. 3 MÜ werde auch derjenige Zeitraum haftungsrechtlich miterfasst, während dessen die Güter in einem außerhalb des Flughafengeländes befindlichen Lager des Luftfrachtführers zwischengelagert würden. Bei wertender Betrachtung komme es auch nicht darauf an, dass ein Zwischenlager sowohl den Zwecken der Luftbeförderung als auch solchen der Landbeförderung diene. Eine räumliche Abgrenzung der Bereiche in einem Lager sei nicht erforderlich.

21 Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe zu Unrecht angenommen, dass sich das abhandengekommene Paket im Center Miami noch in der Obhut der Beklagten als Luftfrachtführerin befunden habe. Der Güterumschlag könne in der Regel nicht als eigenständige Teilstrecke qualifiziert werden. Er sei entweder der vorangegangenen Luftbeförderung oder der nachfolgenden Teilstrecke der Oberflächenbeförderung zuzuordnen. Im Streitfall sei Letzteres anzunehmen. Der Zeitraum der Luftbeförderung umfasse nach Art. 18 Abs. 4 Satz 1

MÜ nicht die Beförderung zu Land, zur See oder auf Binnengewässern außerhalb des Flughafens. Die Voraussetzungen dieser Vorschrift seien hier erfüllt, weil das Paket zunächst - unstreitig - per Lkw vom Flughafen in Miami zum außerhalb des Flughafens gelegenen Lager der Beklagten befördert worden sei.

22 Auch mit diesem Vorbringen vermag die Revision nicht durchzudringen. Gemäß Art. 18 Abs. 1 Satz 1 MÜ haftet der Luftfrachtführer für Güterschäden, die während der Luftbeförderung eingetreten sind. Den für die Haftung des Luftfrachtführers maßgeblichen Zeitraum umschreibt Art. 18 Abs. 3 MÜ - anders als Art. 18 Abs. 2 WA 1955, der darauf abstellte, dass die Güter sich zum Zeitpunkt des schädigenden Ereignisses auf einem Flughafen oder an Bord eines Luftfahrzeugs befanden - als den Zeitraum, während dessen der Luftfrachtführer die Güter in seiner Obhut hat. Der Haftungszeitraum wird mithin nicht mehr mit der Örtlichkeit der Güter, sondern lediglich mit der Obhutsausübung des Luftfrachtführers verbunden (Müller-Rostin in Giemulla/Schmid, Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Bd. 3 Montrealer Übereinkommen, Stand Dezember 2009, Art. 18 Rn. 32; MünchKomm.HGB/Ruhwedel, 2. Aufl., Art. 18 MÜ Rn. 15; Reuschle, Montrealer Übereinkommen, Art. 18 Rn. 3).

23 Der Begriff der Obhut wird - trotz seiner zentralen Bedeutung für die Haftung des Luftfrachtführers - im Übereinkommen allerdings nicht näher definiert. Zu dem in Art. 18 Abs. 2 WA 1955 verwendeten Obhutsbegriff hat der Senat entschieden, dass er nach Sinn und Zweck der genannten Vorschrift bestimmt werden muss. Danach soll die Haftung des Luftfrachtführers auch auf Schadensfälle ausgedehnt werden, die nicht während der eigentlichen Luftbeförderung, wohl aber in einem Zeitraum eintreten, in dem sich das Frachtgut derart im Einwirkungsbereich des Luftfrachtführers befindet, dass dieser in der Lage ist, das Gut gegen Verlust und Beschädigung zu schützen (vgl. BGH, Urteil vom 27. Oktober 1978 - I ZR 114/76, VersR 1979, 83, 84 f.; Urteil vom 21. Septem-

ber 2000 - I ZR 135/98, BGHZ 145, 170, 177). Es genügt, dass der Luftfrachtführer auf die Behandlung des Gutes Einfluss nehmen kann. Übergibt er das Frachtgut freiwillig an einen Dritten, so wird seine Obhut zumindest im Kernbereich der Luftbeförderung im Regelfall schon deshalb fortbestehen, weil der Dritte seinerseits in Erfüllung seiner dem Luftfrachtführer gegenüber bestehenden Vertragspflichten zum sorgsamem Umgang mit dem Gut verpflichtet ist. Die Obhut endet erst dann, wenn der Luftfrachtführer den Gewahrsam ohne eigene Mitwirkung verliert - beispielsweise durch hoheitliche Maßnahmen einer Zollbehörde - und deshalb keine tatsächlichen oder rechtlichen Einwirkungsmöglichkeiten auf das Frachtgut mehr hat (BGHZ 145, 170, 177 f.; Müller-Rostin, TranspR 1989, 121, 124).

24

Diese Grundsätze sind auch bei der Bestimmung des Obhutsbegriffs in Art. 18 Abs. 3 MÜ heranzuziehen (Müller-Rostin in Giemulla/Schmid aaO Art. 18 Rn. 34 ff.; MünchKomm.HGB/Ruhwedel aaO Art. 18 MÜ Rn. 48; Koller, Transportrecht, 7. Aufl., Art. 18 MÜ Rn. 3; Reuschle aaO Art. 18 Rn. 22 ff.). Dementsprechend wird die Obhut des Luftfrachtführers im Regelfall nicht schon mit dem Ausladen der Güter aus dem Luftfahrzeug beendet. Sie dauert vielmehr auch dann noch an, wenn der Luftfrachtführer die Güter nach Beendigung der eigentlichen Luftbeförderung bis zur Ablieferung an den Empfänger einlagert. Unerheblich ist dabei, ob die Güter in einem eigenen Lagerhaus des Luftfrachtführers eingelagert werden oder ob dies bei einer vom Luftfrachtführer beauftragten Lagergesellschaft geschieht, weil das Lagerunternehmen in Erfüllung seiner dem Luftfrachtführer gegenüber bestehenden Vertragspflichten handelt. Die obhutsbegründende Einwirkungsmöglichkeit des Luftfrachtführers wird in einem solchen Fall nicht beendet, da die Lagergesellschaft dem Luftfrachtführer gegenüber zum Schutz der Güter und auf dessen Verlangen zu deren Herausgabe verpflichtet ist (vgl. BGHZ 145, 170, 177 f.; Müller-Rostin in Giemulla/Schmid aaO Art. 18 Rn. 45).

25

Die Obhutshaftung des Luftfrachtführers nach Art. 18 Abs. 1 und 3 MÜ kann entgegen der Ansicht der Revision auch dann noch in Betracht kommen, wenn das Gut nach der eigentlichen Luftbeförderung vom Flughafengelände mit einem Landfahrzeug zu einem außerhalb des Flughafens gelegenen Lager des Luftfrachtführers gebracht wird, in dem es anschließend abhandenkommt. In Art. 18 Abs. 4 Satz 1 MÜ ist zwar bestimmt, dass Transporte mit Oberflächen-transportmitteln zu Land, zur See oder auf Binnengewässern außerhalb eines Flughafens grundsätzlich nicht in den Zeitraum der Luftbeförderung fallen. Das bedeutet jedoch nicht, dass die Haftung des Luftfrachtführers nach den Vorschriften des Montrealer Übereinkommens stets mit dem Überschreiten der Flughafengrenzen endet. Zu berücksichtigen ist vielmehr, dass das Montrealer Übereinkommen den Haftungszeitraum des Luftfrachtführers im Vergleich zu Art. 18 Abs. 2 WA 1955, bei dem der Haftungszeitraum durch die Örtlichkeit des Gutes (an Bord des Luftfahrzeugs oder auf einem Flughafen) begrenzt war, wesentlich erweitert hat. Für die Haftung nach Art. 18 Abs. 1 und 3 MÜ kommt es maßgeblich darauf an, ob sich das beschädigte oder verlorengegangene Gut zum Zeitpunkt des schädigenden Ereignisses in der Obhut des Luftfrachtführers befunden hat. Dadurch wird gerade auch die Einlagerung des Gutes in einem Warenlager des Luftfrachtführers außerhalb des Flughafens von der Haftung gemäß Art. 18 Abs. 1 und 3 MÜ - anders als unter der Geltung des Art. 18 WA 1955 - erfasst. Dies kommt - wie das Berufungsgericht mit Recht angenommen hat - dem Bedürfnis der Praxis entgegen, angesichts der räumlichen Beschränkungen auf vielen Flughäfen die Haftungsregelungen des Übereinkommens auch für sonstige Obhutsfälle zur Anwendung gelangen zu lassen (so ausdrücklich die Begründung des Entwurfs eines Gesetzes zum Montrealer Übereinkommen, BT-Drucks. 15/2285, S. 42; ebenso MünchKomm.HGB/Ruhwedel aaO Art. 18 MÜ Rn. 38; Müller-Rostin in Giemulla/Schmid aaO Art. 18 Rn. 86; Boettge, VersR 2005, 908, 912; Saenger, NJW 2000, 169, 173; differenzierend Koller aaO Art. 18 MÜ Rn. 3).

- 26 Unterliegt die Einlagerung des Gutes in einem außerhalb des Flughafen-
geländes gelegenen Warenlager des Luftfrachtführers haftungsrechtlich den
Bestimmungen des Montrealer Übereinkommens, erscheint es nicht sinnvoll,
Beförderungen zu dieser Einlagerungsstätte und damit verbundene Umschlags-
leistungen einer anderen Haftungsordnung zu unterstellen. Denn auch diese
Beförderungs- und Umschlagsleistungen erfolgen - wenn die Einlagerung vom
Luftfrachtführer vorgenommen wird - unter der Obhut des Luftfrachtführers oder
seiner Leute, die erst mit der Ablieferung der Güter an den Empfänger beendet
wird (vgl. Andresen/Valder, Speditions-, Fracht- und Lagerrecht, § 466 Rn. 21;
aA Müller-Rostin in Giemulla/Schmid aaO Art. 18 Rn. 86, der maßgeblich auf
den Wortlaut des Art. 18 Abs. 4 Satz 1 MÜ abstellt; differenzierend Koller aaO
Art. 18 MÜ Rn. 3). Jedenfalls stand das streitgegenständliche Paket, wenn es
im Center Miami verlorengegangen ist, unter der Obhut der Beklagten als Luft-
frachtführerin mit der Folge, dass die Beklagte für den Verlust des Gutes ge-
mäß Art. 18 Abs. 1 MÜ schadensersatzpflichtig ist.
- 27 bb) Für den Fall, dass das Gut nicht im Center Miami der Beklagten,
sondern auf dem Weg von dort zu der in Miami ansässigen Empfängerin verlo-
rengegangen sein sollte, hat das Berufungsgericht ebenfalls die Voraussetzun-
gen für eine Haftung der Beklagten nach Art. 18 Abs. 1 MÜ bejaht. Es hat an-
genommen, die Beklagte könne sich auf die Beweisvermutung des Art. 18
Abs. 4 Satz 2 MÜ berufen, weil es sich bei dem Landtransport zwischen dem
Center Miami und der Empfängerin um einen Zubringerdienst im Sinne der ge-
nannten Vorschrift gehandelt habe, der bei Ausführung des Luftbeförderungs-
vertrags erfolgt sei. Auch gegen diese Beurteilung wendet sich die Revision oh-
ne Erfolg.
- 28 (1) Die Revision rügt, das Berufungsgericht sei zu Unrecht von der An-
wendbarkeit des Art. 18 Abs. 4 Satz 2 MÜ ausgegangen. Der Anwendungsbe-

reich der Ausnahmegvorschrift sei bei einer multimodalen Beförderung nicht eröffnet. Hilfsbeförderungen im Sinne von Art. 18 Abs. 4 Satz 2 MÜ kämen nur bei einem reinen Luftbeförderungsvertrag in Betracht.

29 Dieses Vorbringen verhilft der Revision nicht zum Erfolg, weil es nicht genügend berücksichtigt, dass gemäß Art. 38 Abs. 1 MÜ gemischte Beförderungen grundsätzlich auch den Bestimmungen des Montrealer Übereinkommens unterfallen. Dies wird durch den Hinweis in Art. 38 Abs. 1 auf Art. 18 Abs. 4 MÜ klargestellt. Die Regelung in Art. 38 Abs. 1 MÜ, der zufolge das Übereinkommen nur für die Luftbeförderung gilt, wird durch Art. 18 Abs. 4 Satz 2 MÜ eingeschränkt, wenn eine Teilstrecke vertragsgemäß mit einem Luftfahrzeug ausgeführt wird und der Zubringerdienst im Sinne des Art. 18 Abs. 4 Satz 2 MÜ rein tatsächlich dieser Luftbeförderung zugeordnet werden kann (vgl. Koller aaO Art. 18 WA 1955 Rn. 13 Fn. 55; MünchKomm.HGB/Ruhwedel aaO Art. 38 MÜ Rn. 2; Reuschle aaO Art. 38 Rn. 7).

30 (2) Die Revision macht des Weiteren geltend, selbst wenn Art. 18 Abs. 4 Satz 2 MÜ auch bei Vorliegen eines Multimodaltransports zur Anwendung käme, führte dies im Streitfall nicht zur Schadensersatzpflicht der Beklagten nach Art. 18 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 22 Abs. 3 Satz 1 MÜ. Auch hiermit hat die Revision keinen Erfolg.

31 Die Vorschrift des Art. 18 Abs. 4 Satz 2 MÜ kommt im Streitfall zur Anwendung. Auf die dort vorgesehene widerlegbare Vermutung kann sich auch der Luftfrachtführer berufen. Die Regelung gilt nicht nur für den Geschädigten. Der Wortlaut der Vorschrift bietet keinen Anhaltspunkt für die Annahme, dass die widerlegbare Vermutung nur zugunsten des Geschädigten zur Anwendung kommen soll. Ebenso wenig kann der Gesetzessystematik und dem Zweck des Art. 18 Abs. 4 Satz 2 MÜ entnommen werden, dass sich der Frachtführer nicht

auf die Vermutung berufen kann, wenn für ihn die Anwendung der Vorschriften des Übereinkommens günstiger sein sollte als eine Haftung nach dem sonst anzuwendenden Transportrecht. Die Vorschrift hat nicht eine einseitige Begünstigung des Geschädigten zum Ziel, sondern schafft für beide Parteien des Luftfrachtvertrags eine Beweiserleichterung (Müller-Rostin in Giemulla/Schmid aaO Art. 18 Rn. 92; Pokrant in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn, HGB, 2. Aufl., Art. 18 MÜ Rn. 21; MünchKomm.HGB/Kronke, 1. Aufl., Art. 18 WA 1955 Rn. 44 zu Art. 18 Abs. 3 Satz 2 WA 1955; Reuschle aaO Art. 18 Rn. 43; aA Koller aaO Art. 18 WA 1955 Rn. 14; ders., TranspR 2005, 177, 180; Kirchhof, TranspR 2007, 133, 137).

32 Die Revision macht geltend, die Vermutung greife im vorliegenden Fall nicht ein; denn es stehe sicher fest, dass der Schaden nicht während der Luftbeförderung, sondern entweder im Außenlager der Beklagten oder nach der Umladung des Pakets in das Zustellfahrzeug auf dem Weg zur Empfängerin eingetreten sei. Nach dem eigenen Vortrag der Beklagten beweise der Destinationsscan, dass das Gut im Center der Beklagten für die Zustellung bereitgestellt worden sei. Wenn der Schadensort bei einem Multimodaltransport - wie hier - bekannt sei, greife die Vermutungswirkung des Art. 18 Abs. 4 Satz 2 MÜ nicht ein. Sofern der Schaden allein bei der Beförderung durch ein „anderes“ Verkehrsmittel eingetreten sei, gelte gemäß Art. 38 Abs. 1 MÜ ausschließlich das für dieses Beförderungsmittel maßgebliche Haftungsregime und nicht mehr das Haftungsrecht des Montrealer Übereinkommens.

33 Auch mit diesem Vorbringen vermag die Revision nicht durchzudringen. Das Berufungsgericht hat mit Recht angenommen, dass die Beklagte für den Verlust des Gutes auch dann nach Art. 18 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 22 Abs. 3 MÜ haftet, wenn das Gut während der Beförderung vom Center Miami zur Empfängerin verlorengegangen ist, weil dieser Oberflächentransport außer-

halb des Flughafengeländes von Miami gemäß Art. 18 Abs. 4 Satz 2 MÜ noch dem Zeitraum der Luftbeförderung im Sinne von Art. 18 Abs. 3 MÜ zuzuordnen ist.

34

Die Revision geht bei ihrer gegenteiligen Ansicht davon aus, dass sich das abhandengekommene Paket nach seinem Eintreffen im Center Miami nicht mehr in der Obhut der Beklagten als Luftfrachtführerin befunden habe. Dies trifft jedoch - wie vorstehend unter II 2 c aa (Rn. 24 ff.) dargelegt - gerade nicht zu. Stünde fest, dass das Gut im Center Miami abhandengekommen ist, müsste die Beklagte für den Verlust gemäß Art. 18 Abs. 1 und 3 MÜ haften. Nach den nicht angegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts kann das Paket aber auch erst während des Transports zur Empfängerin verlorengegangen sein. Der genaue Verlustort steht daher entgegen der Annahme der Revision gerade nicht fest. Für diesen Fall bestimmt Art. 18 Abs. 4 Satz 2 MÜ, dass bis zum Beweis des Gegenteils vermutet wird, dass der Schaden durch ein während der Luftbeförderung eingetretenes Ereignis verursacht worden ist. Der Anwendungsbereich des Art. 18 Abs. 4 Satz 2 MÜ ist mithin grundsätzlich eröffnet. Der Revision ist insofern zuzustimmen, als die Beklagte im Hinblick darauf, dass der Ort des Verlustes nicht feststeht, eine sekundäre Darlegungslast trifft. Dieser ist die Beklagte indessen - entgegen der Ansicht der Revision - nachgekommen. Sie hat vorgetragen, dass das Paket im Center Miami einen Eingangsscan und einen Destinationsscan erhalten habe, demnach zur Auslieferung bereitgestellt worden sei; ein Scan „Out for Delivery“ sei dagegen nicht erstellt worden, so dass das Paket im Center Miami außer Kontrolle geraten sein müsse. Es wäre unter diesen Umständen Sache der Klägerin gewesen, darzulegen und zu beweisen, dass dieser Vortrag nicht zutrifft und der Verlust des Gutes entgegen dem Vorbringen der Beklagten auf dem Weg vom Center Miami zur Empfängerin eingetreten ist.

35 Das Berufungsgericht ist auch zutreffend vom Vorliegen der weiteren Voraussetzungen für die Anwendung des Art. 18 Abs. 4 Satz 2 MÜ ausgegangen. Es hat - von der Revision unbeanstandet - festgestellt, dass die Versicherungsnehmerin und die Beklagte einen einheitlichen Vertrag geschlossen haben, der sowohl die Luft- als auch die Landbeförderung umfasst und alle Elemente eines internationalen Luftfrachtvertrags im Sinne des Art. 1 Abs. 1 und 2 MÜ enthält. Einer ausdrücklichen Aufnahme der Abrede über den Oberflächentransport in Miami in den Luftfrachtbrief bedurfte es nicht, weil der Luftfrachtbrief gemäß Art. 11 Abs. 1 MÜ lediglich eine widerlegbare Vermutung für den Inhalt des Vertrags liefert (Koller aaO Art. 18 MÜ Rn. 4; Müller-Rostin in Giemulla/Schmid aaO Art. 18 Rn. 90 aE; Reuschle aaO Art. 18 Rn. 40).

36 Das Berufungsgericht hat auch mit Recht angenommen, dass es sich bei dem Transport des Gutes vom Center Miami zur Empfängerin um eine Oberflächenbeförderung im Sinne von Art. 18 Abs. 4 Satz 2 MÜ gehandelt hat. Die Ablieferung des Gutes an die Empfängerin sollte unstreitig nicht auf dem Bestimmungsflughafen in Miami, sondern an der innerstädtischen Adresse der Empfängerin erfolgen. Das Zurollen des Gutes vom Bestimmungsflughafen zum bestimmungsgemäßen Empfänger unterfällt als Zubringerdienst dem Anwendungsbereich des Art. 18 Abs. 4 Satz 2 MÜ (Müller-Rostin in Giemulla/Schmid aaO Art. 18 Rn. 89; Koller aaO Art. 18 WA 1955 Rn. 13; Reuschle aaO Art. 18 Rn. 41).

37 III. Danach ist die Revision der Klägerin mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

Bornkamm

Pokrant

Büscher

Kirchhoff

Richter am BGH Dr. Koch ist in
Urlaub und kann daher nicht
unterschreiben.

Bornkamm

Vorinstanzen:

LG Düsseldorf, Entscheidung vom 12.11.2009 - 31 O 68/09 -

OLG Düsseldorf, Entscheidung vom 21.04.2010 - I-18 U 232/09 -