beförderung«, d.h. nicht »zwischen Start und Landung« eingetreten ist, folgt der Senat nicht. Denn dieses enge Verständnis ist mit dem Obhutsbegriff nach Art. 18 Abs. 3, Abs. 4 MÜ nicht vereinbar. Die Einwirkungsmöglichkeit auf das Gut besteht auch im Moment der Ankunft. Auch in diesem Moment können sich die typischen Gefahren der Luftbeförderung, wie diese in Art. 18 Abs. 1 MÜ beschrieben sind, verwirklichen. Es liegt nahe, auch die mit der Ankunft einhergehende Anzeigepflicht, die erst eine Ablieferung und damit das Ende des Obhutszeitraums ermöglicht, als typische Pflicht des Luftfrachtführers einzuordnen, so dass eine Haftung für solche Pflichtverletzungen auch nach den Art. 18 ff. MÜ einschlägig ist. Dies sieht auch *Müller-Rostin* an anderer Stelle so, wenn er zur Verspätung ausführt, man werde daher bei der Bestimmung der Haftungsdauer darauf abzustellen haben, dass eine verspätete Ankunft einen Schaden verursacht hat, dessen Schadensursache während der Obhutsausübung gesetzt worden ist. Es sei mithin nicht erforderlich, dass die Verspätung gerade während des Fluges eingetreten ist. Vielmehr begründe jedes Ereignis während der Obhutsausübung, das zu einer verspäteten Ablieferung der Güter führt, die Haftung des Luftfrachtführers (MüKoHGB/*Müller-Rostin*, MÜ Art. 19 Rn. 23). Es erscheint nach allem vor dem Hintergrund einer umfassenden Obhutshaftung fernliegend, eine einzelne Pflicht des Luftfrachtführers, die sich einreiht in verschiedene organisatorische Aufgaben, die zu einer ordnungsgemäßen Ablieferung führen sollen, auszuklammern und sie den nationalen Haftungsregimen zuzuweisen. Nach dem Sinn und Zweck wäre ein Rückgriff auf eine Haftung nach den §§ 280 ff. BGB nur anzunehmen, wenn es sich gerade bei der fehlenden oder verspäteten Anzeige der Ankunft um eine Pflichtverletzung handelte, die nach dem MÜ bewusst nicht geregelt werden sollte, da es sich dabei nicht um eine typische Gefahr der Luftbeförderung handelte. Das ist jedoch nicht der Fall. Denn die Anzeige ist unmittelbare Vorstufe der Ablieferung.

3.

Der Umfang des Ersatzanspruchs beläuft sich auf 3.463,68 €.

Anders als das Landgericht angenommen hat, war hier nicht der Haftungshöchstbetrag von 19 Sonderziehungsrechten einschlägig. Die Haftungshöchstbeträge wurden auf 22 SZR geändert gem. Art. 24 MÜ mit Wirkung zum 28.12.2019 durch VO vom 03.12.2019 (BGBl. II S. 1098) (*Koller*, a.a.O., MÜ Art. 22). Der Frachtvertrag aus dem März 2020 fiel somit bereits in den Zeitraum, für den der Haftungshöchstbetrag 22 SZR/kg galt. Damit ergibt sich ein Betrag von 3.463,68 € bei Zugrundelegung des derzeitigen Kurses 1,23 und einem Frachtgewicht von 128 kg (Anlage K 5).

II. Die Anschlussberufung ist nach derzeitiger Einschätzung unbegründet.

Die Angriffe der Beklagten gegen die Aktivlegitimation (1) und gegen die Höhe des Anspruchs (2) sind unbegründet.

1. Die Klägerin ist aktivlegitimiert.

a) Die Versicherungsnehmerin der Klägerin hat die Schadensunterlagen an diese zur Regulierung und Regressierung übersandt, wie sich schlüssig aus der E-Mail des Versicherungsmaklers der Versicherungsnehmerin an die Klägerin (Anlage K 7 oben) im Zusammenhang mit dem E-Mailverkehr mit der Beklagten vom 12.08.2021 (Anlage K 7 unten) und der späteren E-Mail der Klägerin vom 10.09.2021 unter Beifügung der Schadensunterlagen (Anlage K 11) ergibt. Die Versicherungsnehmerin hat damit ihre Schadensersatzforderung gegen die Beklagte konkludent an die Klägerin abgetreten (BGH, Urteil vom 01.12.2005 = TranspR 2006, 166 [juris Rn. 19]; Urteil vom 20.09.2007 = TranspR 2008, 113 [juris Rn. 17]; WM 2023, 1794, 1795 [juris Rn. 12]).

b) Der Schadensersatzanspruch gegen den Luftfrachtführer aus Art. 18 Abs. 1 MÜ wegen der Zerstörung des Verlustes oder der Beschädigung von Gütern steht gem. Art. 13 Abs. 3 MÜ dem Empfänger der Ware zu. Auch der Absender kann Schadensersatzansprüche geltend machen, wobei die Herleitung umstritten ist (*Koller*, a.a.O., Art. 13 MÜ Rn. 14 m.w.N. und Streitstand zum WA, CMR und MÜ). Der Absender bleibt bis zum Erwerb der Verfügungsberechtigung des Empfängers als Vertragspartner des Luftfrachtführers zur Geltendmachung der Ersatzansprüche berechtigt.

c) Die Einwendungen der Beklagten mit ihrer Anschlussberufung gegen die Höhe des Anspruchs sind unbegründet. Der Senat folgt der Argumentation des Landgerichts, dass sich aus der vorgelegten Handelsrechnung (Anlage K2) ergibt, dass der Wert der Ware jedenfalls den hier ausgeurteilten Betrag der Gewichtshaftung erreicht. Warum der Wert deshalb niedriger sein sollte, weil die Fa. … die Güter nicht selbst hergestellt hat, wie die Beklagte mit ihrer Anschlussbegründung geltend macht, erschließt sich nicht.

III.

Der Senat weist abschließend darauf hin, dass er nicht beabsichtigt, wegen der Frage, ob eine Verletzung der Anzeigepflicht gem. Art. 13 Abs. 2 MÜ zu einer unbegrenzten Haftung gem. §§ 280 ff. BGB führt, die Revision zuzulassen. Die Auffassung in der Literatur ist nahezu einhellig, ein Streit in der Rechtsprechung ist dem Senat nicht bekannt.

Einsender: RA Benjamin Grimme, Hamburg

Art. 13 MÜ

1. Die Erklärung des Luftfrachtführers gegenüber dem ihn beauftragenden Multimodalfrachtführer, das Gut sei verloren, stellt eine Verlustbestätigung nach Art. 13 Abs. 3 MÜ dar.

2. Jedenfalls dann, wenn die Verletzung der Anzeigepflicht des Art. 13 Abs. 2 MÜ zur Annahme eines Verlustfalles geführt hat, fehlt es an einer Regelungslücke, die durch das jeweils anwendbare nationale Recht (hier: § 280 BGB) gefüllt werden müsste.

[Leitsätze der Redaktion]

LG Hamburg, Urt. v. 20.04.2023 – 418 HKO 17/22

(nachgehend: Hans. OLG Hamburg, Hinweisbeschl. v. 20.12.2023 – 6 U 36/23, in diesem Heft, S. 401)

Die Klägerin macht gegen die Beklagte Ansprüche wegen eines Sendungsverlustes anlässlich eines Transports von Deutschland in die USA geltend. Die Klägerin behauptet,

sie sei alleiniger Transportversicherer der P C in Hamburg (im Felgenden: P).

P veräußerte im März 2021 eine Partie Bauteile an die A in den USA (Handelsrechnung vom 10.03.2020 Anlage K 1 über 12.499,00 €, Lieferschein vom 05.03.2020 Anlage K 2, Zollpapiere vom 11.03.2020 Anlage K 3).

P beauftragte die Beklagte per E-Mail vom 10.03.2020 (Anlage K 4) mit der Beförderung der Güter. Die Beklagte übernahm die Güter zur Beförderung.

Die K die dem Rechtsstreit auf Seiten der Beklagten beigetreten ist, stellte einen »Air Waybill« aus, der von der Beklagten am 11.03.2020 unterzeichnet wurde (Anlage K 5).

Am 10.08.2021, also 17 Monate später, teilte K der Beklagten mit E-Mail von 16:02 Uhr u.a. (»*without prejudice*«) Folgendes mit: »*shipment is lost*« (Anlage K 6). Die Versicherungsnehmerin der Klägerin hielt die Beklagte mit Schreiben vom 10.08.2021 (Anlage K 12) für den Schaden haftbar.

Die Klägerin behauptet unter Hinweis auf die Anlagen K 10 (Police) und K 11, dass sie den Schaden unter Abzug des Selbstbehaltes mit 9.999,00 € reguliert habe. habe die Schadensunterlagen der Klägerin zur Regulierung und Regressierung des Schadens übersandt.

Die Ansprüche der Klägerin seien nicht verjährt. Die Beklagte habe ihre Haftung erstmals mit Schreiben vom 22.02.2022 (Anlage K 8) abgelehnt, nicht aber mit dem Schreiben Anlage B 6.

Die Klägerin ist der Auffassung, mit dem Schreiben Anlage K 6 habe der von der Beklagten beauftragte Frachtführer den Verlust der streitgegenständlichen Sendung ausdrücklich bestätigt.

Die Beklagte habe für den Schaden gem. § 435 HGB der Höhe nach unbegrenzt einzustehen, da die Beklagte entgegen ihrer sekundären Darlegungslast keinen substantiierten Vortrag zu den konkreten Umständen und Ursachen des Schadens gehalten habe. Der Schaden sei nur durch mangelhafte oder fehlende Schnittstellenkontrollen und Suchmeldungen erklärlich.

Es werde bestritten, dass der Schaden während der Luftbeförderung i.S.d. Art. 18 Abs. 1 MÜ eingetreten sei. Es werde bestritten, dass die Sendung in Indianapolis (USA) angelangt sei.

Eine monate- bzw. jahrelange Lagerung von Gütern sei nicht mehr Teil der Luftbeförderung i.S.v. Art. 18 Abs. 1 MÜ, zumal weder die Beklagte noch die Nebenintervenientin vortrage, wo und in welchem Lager sich die gegenständliche Sendung (noch) angeblich befinden solle. Es sei nicht auszuschließen, dass ein solches Lager fernab vom nächstgelegenen Flughafen gelegen sei und damit vom Flughafen zu einem externen Lagerhalter fernab habe befördert werden müssen.

Die Beklagte stelle lediglich Vermutungen über den Verbleib der Sendung an. Die Beklagte habe keinerlei Kenntnis, wo die Sendung abgeblieben sei.

Die Klägerin behauptet, die Bauteile hätten einen Wert von 12.499,00 € gehabt. Die Übernahme der Güte sei vollständig und unversehrt erfolgt.

Die Empfängerin der streitgegenständlichen Sendung habe für die streitgegenständlichen Güter eine Ersatzlieferung bekommen, es habe sich bei der streitgegenständlichen Sendung um eine Spezialanfertigung gehandelt.

Der Vortrag der Beklagten, dass sich die Empfängerin mit/nach Erhalt eines Lieferscheins proaktiv bei der Nebenintervenientin nach der Ankunft der Sendung zu erkundigen gehabt habe, sei ersichtlich nicht ganz ernst gemeint.

Weder der Versicherungsnehmerin der Klägerin noch der Empfängerin sei bekannt gewesen, dass die Sendung angeblich am 17.03.2020 den Bestimmungsflughafen erreicht habe.

Die Empfängerin sei zu keinem Zeitpunkt über die angebliche Ankunft der Sendung am Bestimmungsflughafen informiert worden. Die Empfängerin sei per Telefon, E-Mail oder Fax leicht erreichbar gewesen, über die Ankunft des Gutes (tatsächlich) aber nicht unterrichtet worden.

Da die Beklagte bzw. die Nebenintervenientin ihre Pflicht nach Art. 13 Abs. 2 MÜ nicht erfüllt hätten, hafte die Beklagte nach Art. 13 Abs. 2 MÜ, §§ 280 ff. BGB der Höhe nach unbegrenzt.

[...]

Die Beklagte bestreitet, dass die Klägerin alleiniger Transportversicherer der Firma P GmbH sei. Da keine Bankbelege vorgelegt seien, werde auch bestritten, dass die Klägerin auf den Schadensfall 9.999,00 € bezahlt habe. Es sei unbekannt, wann eine angebliche Regulierung auf den behaupteten Schadensfall erfolgt sei. Die Abtretungserklärung (Anlage K 9) enthalte kein Datum. Es werde auch nicht deutlich, wer sie unterzeichnet und angenommen habe. Es stehe zu vermuten, dass der Makler M die Abtretungserklärung vorgefertigt habe.

Bei Vereinbarung von »CPT« bestehe keine Verpflichtung des Verkäufers, eine Transportversicherung für den Käufer zu besorgen.

Es sei nicht auszuschließen, dass die Klägerin selbst von dieser Klage nicht einmal Kenntnis habe.

Da angeblich lediglich 9.999,00 € bezahlt worden sei, sei die Differenz (2.500,00 €) erklärungsbedürftig.

Es sei nicht ersichtlich, wer sie für die angebliche Versicherungsnehmerin der Klägerin gezeichnet habe.

Die Klage sei – nachdem der Transport bereits im März 2020 durchgeführt worden sei – verjährt (§ 439 Abs. 1 Satz 1 HGB). Unabhängig von der Zurückweisung gern. E-Mail vom 22.02.2022 (Anlage K 8) sei der behauptete Anspruch beklagtenseits bereits mittels Schreiben vom 12.08.2021 zurückgewiesen worden, nachdem die Beklagte erst am 10.08.2021 seitens P eine Haftbarhaltung erhalten habe.

Für ein qualifiziertes Verschulden trage die Klägerin die Darlegungs- und Beweislast.

Der große zeitliche Abstand zwischen der ergangenen Haftbarhaltung und der Mitteilung der Beklagten von ca. einem Jahr verwundere sehr. Dieses Verhalten habe dazu geführt, dass sich die Streitverkündete im Hinblick auf die Übernahme einer Verantwortung hinsichtlich des behaupteten Verlusts der streitgegenständlichen Sendung nicht zu erklären vermöge.

Es sei zu vermuten, dass hier über die Schiene Versicherungsnehmerin/Makler unter Benutzung des Namens der Klägerin eine Klage geführt werde, in dem der Kunde als Empfänger – aus welchen Gründen auch immer – ganz einfach

die Rechnung entsprechend der behaupteten Klagforderung nicht bezahlt habe.

Darüber, was die Empfängerin anlässlich der Ankunft der Sendung in Indianapolis zwecks Erlangung derselben gegenüber dem ausführenden Frachtführer K unternommen habe, schweige sich die Klägerin aus.

Beachtenswert sei, dass es seit der Durchführung des Transports im März 2020 bis zum 10.08.2021 gedauert habe, bis die Beklagte überhaupt erst eine Haftbarhaltung seitens P erhalten habe.

Eine fristgerechte Schadensanzeige gern. Art. 31 MÜ habe es von P nicht gegeben.

Die Behauptung, die angebliche Versicherungsnehmerseite habe die Sendung längst nachgeliefert und betrachte sie als Verlust, werde mit Nichtwissen bestritten.

Der Vortrag, dass hier ein Schadensfall eingetreten sei, der dem Luftersatzverkehr zugeordnet werden müsse, sei befremdlich.

Es habe sich niemand seitens P um die streitgegenständliche Sendung bemüht.

Mit Nichtwissen werde bestritten, dass die mit Anlage Kl präsentierte Handelsrechnung tatsächlich einen vereinbarten Preis zwischen P und dem Kunden A gem. dem Kaufvertrag entspreche.

Die Beklagte habe P am 05.03.2022 eine Luftfrachtofferte für den Transport von Neuenhaus nach Indianapolis erteilt. Einen Lkw-Transport in den USA vom Flughafen Indianapolis zu der Empfängerin nach Greenfield beinhalte die Offerte nicht.

Auch in der Delivery Note (Anlage K 2) stehe als Delivery Term »CPT, Indianapolis Airport«.

Entsprechend der Auftragserteilung habe es in Indianapolis auch keine direkte Auslieferung der Sendung per Lkw an den Empfänger A nach Greenfield gegeben.

Die Empfängerin A hätte also die Sendung selbst abholen müssen, nachdem sie hierüber seitens der Nebenintervenientin und insbesondere auch von P rechtzeitig in Kenntnis gesetzt worden wäre.

Wie bei solchen Versandgeschäften üblich, gebe es hier eine Delivery Note. Die Delivery Note habe den Zweck, den Käufer darauf aufmerksam zu machen, dass sich eine Sendung auf dem Weg befindet und wann er sie zu erwarten hat. Die Delivery Note (Anlage K 2) verweist unten links zu der Überschrift »Delivery Terms« auf »CPT, Indianapolis Airport« und stammt vom 05.03.2020. Die INCOTERM »CPT« beinhalte die Pflicht für P, den Käufer zu informieren.

Erstaunlich sei, dass die Auftragsnummer nicht mit dem Datum der vorerwähnten Delivery Note in Einklang zu bringen sei (»Your order: PQxxx dd 22.11.2020«).

Vor der Haftbarhaltung vom 10.08.2020 müsse es zuvor eine Kommunikation zwischen P und dem Käufer gegeben haben. Ein Verkäufer wie P werde sich frühzeitig nach Ablauf der Zahlungsfrist danach erkundigen, warum ein Kunde wie A nicht die entsprechende Handelsrechnung begleiche. Die nicht stimmigen Daten deuteten darauf hin, dass A die Sendung überhaupt nicht mehr haben wollen und nicht abgeholt habe.

Die Sendung liege immer noch in Indianapolis auf dem Flughafen und könne dort jederzeit seitens der Empfängerin noch abgeholt werden.

Die Nebenintervenientin trägt vor, dass die Sendung nicht in Verlust geraten sei. Vielmehr befinde sich die Sendung nach wie vor in einem Lager am Flughafen in Indianapolis. Wie sich aus den Anlagen B2 und B3 ergebe, sei die Sendung auf den Flug 123 am 17.03.2020 am Bestimmungsflughafen in Indianapolis angekommen. Dies sei P spätestens mit der als Anlage B3 vorgelegten E-Mail vom 21.09.2020 mitgeteilt worden. Dennoch sei die Sendung »schlichtweg nicht abgeholt« worden.

Laut Einlagerungsbelag der Firma Q sei die Sendung zu dem gegenständlichen Luftfrachtbrief am 17.03.2020 in Indianapolis angekommen und ab 20.03.2020 eingelagert worden (Anlage NI 2).

Die Vereinbarung »CPT« bedeute, dass der Transport mit Ankunft am Flughafen in Indianapolis beendet gewesen sei. Wie sich aus dem Luftfrachtbrief ergebe, waren dort – anders als üblich – keine Kontaktdetails der Empfängerin angegeben worden. Die Nebenintervenientin habe noch versucht, bei der Empfängerin anzurufen oder diese per E-Mail zu kontaktieren, letztlich jedoch erfolglos.

Die Empfängerin habe sich weder mit der Beklagten noch mit der Nebenintervenientin in Verbindung gesetzt habe. Transporte könnten online verfolgt werden. Der Status der Sendung sei sowohl für die Empfängerin als auch für P problemlos nachvollziehbar gewesen. Offensichtlich habe hieran aber kein Interesse bestanden. Üblicherweise würde bei (schon geringfügiger) Überschreitung der geplanten Lieferfrist eine Notice of non-delivery übersandt werden und so der Beförderer kontaktiert. Dies habe jedoch weder die Absenderin noch die Empfängerin getan, sodass die Sendung nach wie vor am Flughafen in Indianapolis eingelagert ist.

Im Übrigen sei die Ausschlussfrist des Art. 35 Abs. 1 MÜ (jedenfalls gegenüber der Nebenintervenientin) bereits seit März 2022 abgelaufen. Diese Frist könne nicht durch die Einreichung einer Streitverkündung gehemmt oder unterbrochen werden. Insofern könne eine Beteiligung der Nebenintervenientin in keinem Fall erwartet werden.

[...]

Entscheidungsgründe

1. Die zulässige Klage hat nur in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang Erfolg.

1. Der Anspruch folgt aus Art. 18, 22 MÜ i.V.m. § 398 BGB.

a) Der Anspruchsübergang beruht auf § 398 BGB. Übersendet eine Versicherungsnehmerin die Schadensunterlagen (an ihre Versicherungsmaklerin zur Weiterleitung) an den Versicherer tritt sie damit etwaige Schadensersatzforderungen an diese ab (BGH, Urt. v. 20.09.2007, I ZR 43/05 [= TranspR 2008, 113], juris Rn. 17; OLG Stuttgart, Urt. v. 25.09.2021, 3 U 91/20 [= TranspR 2022, 191], RdTW 2022, 486 Rn. 13, beck-online). Von der Übersendung der Schadensunterlagen ist hier auszugehen. Denn ohne eine derartige Übersendung

hätte die Klägerin die hier präsentierten Unterlagen nicht vorlegen können.

b) Die Ansprüche der Klägerin selbst ergeben sich aus Art. 18 Abs. 1 MÜ, und damit aus **Luftfrachtrecht**.

Nach Art. 18 Abs. 1 MÜ hat der Luftfrachtführer den Schaden zu ersetzen, der durch Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von Gütern entsteht, wenn das Ereignis, durch das der Schaden verursacht wurde, während der Luftbeförderung eingetreten ist.

Nach Art. 18 Abs. 3 MÜ umfasst die Luftbeförderung i.S.d. Abs. 1 den Zeitraum, währenddessen die Güter sich in der Obhut des Luftfrachtführers befinden.

aa) Dass die Ware den Bereich der Luftbeförderung i.S.d. Art. 18 Abs. 1 MÜ erreicht hatte, ergibt sich zur Überzeugung des Gerichts aus den von der Klägerin selbst eingereichten Dokumenten (u.a. airway bill), insbesondere aber aus dem Warenbegleitschein (Anlage NI 1), auf dem ausdrücklich sowohl bei »date arrived at location« als auch bei »date of import« »3/17/2020« vermerkt ist. Soweit die Beklagte bestreitet, dass die Sendung per Flugzeug in Indianapolis angelangt sei, ist dies unbeachtlich, weil nicht ersichtlich ist, wie die Ware denn sonst den Weg von Europa nach Amerika gefunden haben könnte.

Somit ist festzustellen, dass die Ware bereits im März 2020 den Boden der USA erreicht hat, was denklogisch zwingend ausschließt, dass die Ware auf dem Landweg auf deutschem Boden verloren gegangen ist.

bb) Auf die Frage, ob die nachfolgende monate- bzw. jahrelange Lagerung der Ware noch Teil einer Luftbeförderung i.S.v. Art. 18 Abs. 1 MÜ sein könne und wie weit das entsprechende Lager hier vom Flughafen in Indianapolis entfernt sei, kommt es nicht an.

Denn die Beklagte hat unwidersprochen vorgetragen, dass sie P am 05.03.2022 eine Frachtofferte für den Transport von Neuenhaus (nur) nach *Indianapolis* erteilt habe und dass ein Lkw-Transport in den USA vom Flughafen Indianapolis zu der Empfängerin nach Greenfield nicht vereinbart worden sei. Auch in der Delivery Note (Anlage K 2) steht als Delivery Term »CPT, Indianapolis Airport«. Somit kann ausgeschlossen werden, dass die Ware erst in einem – vom streitgegenständlichen Frachtvertrag umfassten – Nachlauf auf dem Landweg in den USA verloren gegangen ist.

cc) Damit bestehen keine Ansprüche der Klägerin nach Landfrachtrecht, insbesondere nicht aus § 425 Abs. 1 HGB i.V.m. § 452a HGB. Die Klägerin weist zwar zutreffend darauf hin, dass hier eine multimodale Beförderung vereinbart wurde, d.h. ein einheitlicher Frachtvertrag mit (jedenfalls) einer Landstrecke (in Deutschland) und einem Lufttransport in die USA. Der Schadensort ist indes nicht unbekannt, sondern lag im Bereich der Luftstrecke.

c) Die Ware ist auch in **Verlust** geraten. Dabei kann offenbleiben, ob die Ware wieder aufgetaucht ist und sich derzeit noch am Flughafen in Indianapolis befindet oder nicht.

Denn es ist unstreitig, dass die Nebenintervenientin gegenüber der Beklagten ausdrücklich den Verlust bestätigt hat (Anlage K 6; vergleiche Art. 13 Abs. 3 MÜ). Hieran müssen sich sowohl die Nebenintervenientin als auch die Beklagte festhalten lassen.

Es versteht sich von selbst, dass das Wiederauftauchen von Gütern, die im internationalen gewerblichen Warenverkehr transportiert werden, erst mehr als 1 Jahr nach der angekündigten Ankunft, am Vorliegen eines einmal bestätigten Warenverlusts nichts ändern kann. Auch ohne Vorliegen eines just-in-time-Systems dürfte es insbesondere bei Gütern, die im eiligen Luftverkehr transportiert werden, in der Regel auf eine zeitnahe Ankunft der Ware besonders ankommen.

Ob nach den Bedingungen des Kaufvertrages P zur Gefahrtragung verpflichtet gewesen ist, ist für die Haftung der Beklagten aus dem streitgegenständlichen Frachtvertrag unerheblich.

d) Auf Art. 31 Abs. 2 MÜ kann sich die Beklagten nicht berufen, weil diese Vorschrift im Falle eines – hier vorliegenden – Verlustes nicht anwendbar ist.

e) Der Höhe nach ist die gem. Art. 22 Abs. 3 MÜ auf 19 SZR/kg beschränkt, und zwar nicht durchbrechbar (*Koller*, TranspR, 10. Aufl., Art. 25 MÜ, Rn. 3). Ausweislich des Air Waybill hatte die Sendung ein »chargeable« Gewicht von 128 kg, sodass sich bei 19 SZR und einem Kurs von 1,23 (Tag der heutigen gerichtlichen Entscheidung gem. Art. 23 Abs. 1 Satz 2 MÜ) eine Haftung i.H.v. 2.991,36 € ergibt.

Dass sich in dem nicht an die Empfängerin ausgelieferten Paket die von der Klägerin behaupteten Waren befanden, ergibt sich zur Überzeugung des Gerichts aus der eingereichten Handelsrechnung, aus der sich auch ergibt, dass der Wert der Ware jedenfalls den hier ausgeurteilten Betrag der Gewichtshaftung erreicht.

f) Auf die Frage, ob die Nebenintervenienten in den USA versucht hat, die Empfängerin vom Eintreffen der Güter am Flughafen zu informieren oder nicht, kommt es nicht an. Denn auch ein Verstoß gegen Art. 13 Abs. 2 MÜ würde nicht zu einer unbeschränkten Haftung führen.

Zwar vertritt *Müller-Rostin* (MüKoHGB, 5. Aufl. 2023, MÜ Art. 13 Rn. 13) die – wohl als Mindermeinung zu qualifizierende – Auffassung, dass der Empfänger bei einem Verstoß gegen die Anzeigepflicht bei Anwendbarkeit deutschen Rechts einen Schadensersatzanspruch gem. § 280 Abs. 1 BGB hat.

Unabhängig von der Frage, ob hieraus zugleich eine unbeschränkte Haftung folgt, teilt die Kammer diese Auffassung nicht. Denn die besseren Gründe sprechen dafür, dass ein Verstoß gegen die Anzeigepflicht im Rahmen des Übereinkommens (nur) zu einer Anwendbarkeit von Art. 18 MÜ selbst führt (so auch BeckOGK/*Förster*, 01.01.2023, MÜ Art. 13 Rn. 16; *Koller*, 10. Aufl. 2020, MÜ Art. 13 Rn. 3; EBJS/*Pokrant*, 4. Aufl. 2020, MÜ Art. 13 Rn. 10). Jedenfalls dann, wenn die Verletzung der Anzeigepflicht – wie hier – zur Annahme eines Verlustfalles geführt hat, fehlt es an einer Regelungslücke, die durch das jeweils anwendbare nationale Recht gefüllt werden müsste.

[...]

Einsender: RA Benjamin Grimme, Hamburg