



BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VERSÄUMNISURTEIL

X ZR 106/16

Verkündet am:
12. September 2017
Anderer
Justizangestellte
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Der X. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 12. September 2017 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Meier-Beck, die Richter Dr. Grabinski und Dr. Bacher sowie die Richterinnen Dr. Kober-Dehm und Dr. Marx

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Kläger wird das am 28. Oktober 2016 verkündete Urteil der 22. Zivilkammer des Landgerichts Düsseldorf aufgehoben.

Auf die Berufung der Kläger wird das am 17. Februar 2016 verkündete Urteil des Amtsgerichts Düsseldorf abgeändert. Die Beklagte wird verurteilt, an die Kläger jeweils 400 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz ab dem 4. Dezember 2014 zu zahlen.

Die Beklagte trägt die Kosten des Rechtsstreits.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

- 1 Die Kläger verlangen von dem beklagten Luftfahrtunternehmen wegen einer Flugverspätung Ausgleichsleistungen entsprechend Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Art. 7 Abs. 1 Satz 1 Buchst. b der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 296/91 (Fluggastrechteverordnung oder FluggastrechteVO).
- 2 Die Kläger buchten bei der Beklagten je einen Platz für den Flug mit deren Flugnummer A. am 25. Juli 2014 von Düsseldorf nach Nador (Marokko). Der Flug wurde unter dem IATA-Code der Beklagten, jedoch mit einem Flugzeug durchgeführt, das die Beklagte bei dem spanischen Luftfahrtunternehmen S. aufgrund einer "Wet-Lease-Vereinbarung" angemietet hatte, nach der S. auch die Besatzung zu stellen hatte. In der Buchungsbestätigung ist allein die Beklagte als Luftfahrtunternehmen ausgewiesen. Der Flug erreichte Nador mit einer Verspätung von mehr als sieben Stunden.
- 3 Das Amtsgericht hat die auf Zahlung von jeweils 400 € gerichtete Klage abgewiesen. Das Landgericht hat die Berufung zurückgewiesen. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgen die Kläger die in den Vorinstanzen gestellten Anträge weiter.

Entscheidungsgründe:

- 4 Die zulässige Revision hat Erfolg. Da die Beklagte im Termin zur mündlichen Verhandlung trotz ordnungsgemäßer Ladung nicht vertreten war, ist durch Versäumnisurteil zu entscheiden. Das Urteil beruht aber nicht auf der Säumnis,

sondern auf einer umfassenden Sachprüfung (vgl. BGH, Urteil vom 4. April 1962 - V ZR 110/60, BGHZ 37, 79, 81 ff.; Versäumnisurteil vom 20. Mai 2014 - X ZR 134/13, NJW 2014, 2955 Rn. 4).

5 I. Das Berufungsgericht hat angenommen, dass die Beklagte nicht passivlegitimiert sei. Es liege ein "Wet-Lease" vor, bei dem eine Fluggesellschaft zur Durchführung von Linienflügen das im Eigentum einer anderen Fluggesellschaft stehende Fluggerät samt Personal über einen längeren Zeitraum anmietete. Bei solchen Vereinbarungen bleibe die technische bzw. operationelle Verantwortung (d. h. Treibstoff, Landegebühren, Versicherung, Wartung) beim Vermieter. Lediglich die wirtschaftliche Verantwortung (d. h. die Kapazitätsauslastung) werde von dem Mieter übernommen. Der Vermieter mit seinem Personal vor Ort am Flughafen sei am besten in der Lage, den Verpflichtungen nach Art. 8 und 9 FluggastrechteVO nachzukommen und deshalb allein als ausführendes Luftfahrtunternehmen anzusehen.

6 II. Diese Ausführungen halten einer revisionsrechtlichen Nachprüfung nicht stand. Die Beklagte ist passivlegitimiert.

7 1. Die Fluggastrechteverordnung gilt für den betroffenen Flug unabhängig von dem auf den Beförderungsvertrag anwendbaren Recht. Die Verordnung enthält eine eigenständige Regelung ihres räumlichen Anwendungsbereichs (Art. 3 Abs. 1 FluggastrechteVO). Diese Regelung setzt die Verordnung, soweit deren Anwendungsbereich reicht, auch gegenüber einem durch die Rom-I-VO berufenen Vertragsstatut eines Drittstaates durch (Mankowski, Rechtswahlklauseln in Luftbeförderungs-AGB auf dem Prüfstand, RRa 2014, 118 (123) mwN; Magnus in Staudinger, BGB, Neubearbeitung 2016, Art. 5 Rom-I-VO Rn. 17 f.).

8 2. Schuldnerin des Ausgleichsanspruchs ist nach Art. 5 Abs. 1 Buchst. c FluggastrechteVO das ausführende Luftfahrtunternehmen. Das ist nach der Legaldefinition in Art. 2 Buchst. b FluggastrechteVO das Luftfahrtunternehmen,

das im Rahmen eines Vertrages mit dem Fluggast oder im Namen einer anderen - juristischen oder natürlichen - Person, die mit dem betreffenden Fluggast in einer Vertragsbeziehung steht, einen Flug durchführt oder durchzuführen beabsichtigt.

9 3. Im Sinne dieser Begriffsbestimmung wird ein Flug, wenn das eingesetzte Flugzeug nebst Besatzung von einem Dritten (Vermieter) vertraglich überlassen worden ist ("Wet-Lease"), grundsätzlich nicht vom Vermieter, sondern vom Mieter durchgeführt.

10 a) Das für die Definition des ausführenden Luftfahrtunternehmens wesentliche Merkmal "einen Flug durchführen" ist nach der Systematik der Fluggastrechteverordnung im Lichte der Erwägungsgründe auszulegen.

11 Nach Erwägungsgrund 7 FluggastrechteVO sollten im Sinne einer wirksamen Anwendung der Verordnung die durch diese geschaffenen Verpflichtungen dem ausführenden Luftfahrtunternehmen obliegen, das einen Flug durchführt (...), "und zwar unabhängig davon, ob der Flug mit einem eigenen Luftfahrzeug oder mit einem mit oder ohne Besatzung gemieteten Luftfahrzeug oder in sonstiger Form durchgeführt wird". In der dänischen, englischen, französischen, portugiesischen und finnischen Fassung der Verordnung wird dabei für den Fall eines mit Besatzung gemieteten Luftfahrzeugs ausdrücklich der Begriff "wet lease" verwendet.

12 Der Erwägungsgrund greift dabei das Merkmal "einen Flug durchführen" aus der Definition in Art. 2 Buchst. b FluggastrechteVO auf, ohne es umfassend zu erläutern. Er offenbart jedoch im Rahmen der angeführten Beispiele, dass nach den der Verordnung zugrunde liegenden Vorstellungen ein Luftfahrtunternehmen einen Flug durchführen kann, ohne ein eigenes Flugzeug oder eigenes Flugpersonal einzusetzen, sich beides vielmehr auf Grund einer "Wet-Lease-Vereinbarung" beschaffen und gleichwohl selbst als ausführendes Luftfahrtunternehmen den Pflichten nach der Fluggastrechteverordnung unterliegen kann.

13 b) Dieses Verständnis entspricht dem mit der Verpflichtung gerade des ausführenden Luftfahrtunternehmens erklärtermaßen verfolgten Zweck einer wirksamen Anwendung der Verordnung.

14 Die Entstehungsgeschichte der Verordnung verdeutlicht, wie dieser Effektivitätsgedanke zu verstehen ist. Nach dem ursprünglichen Vorschlag der Kommission vom 21. Dezember 2001 (ABl. EG Nr. C 103 E vom 30. April 2002, S. 225) sollte die Verordnung unmittelbar nur für das mit einem Fluggast vertraglich verbundene Luftfahrt- und Reiseunternehmen gelten (Art. 3 Abs. 3 Satz 1 des Vorschlags). Nachdem das Parlament vorgeschlagen hatte, die Pflichten nach der Verordnung in bestimmten Fällen auch auf ein von diesem Unternehmen beauftragtes Betriebsunternehmen auszudehnen (Art. 3 Abs. 3 Satz 2 gemäß Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 24. Oktober 2002, ABl. EU Nr. C 300 E vom 11. Dezember 2003, S. 557, 560), verwies die Kommission auf die mit einer geteilten Zuständigkeit einhergehenden Ungewissheiten (Geänderter Vorschlag der Kommission vom 4. Dezember 2002, ABl. EU Nr. C 71 E vom 25. März 2003, S. 188, 191). Die Regelung, die sämtliche Verpflichtungen gegenüber den Fluggästen allein dem ausführenden Luftfahrtunternehmen auferlegt, wurde vom Rat vorgeschlagen, weil dieses aufgrund seiner Präsenz auf den Flughäfen in der Regel am besten in der Lage sei, die Verpflichtungen zu erfüllen (Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 27/2003 vom 18. März 2003, ABl. EU Nr. C 125 E vom 27. Mai 2003, S. 63, 70). Die geltende Regelung beruht demnach auf der Vorstellung, dass die Durchführung eines Fluges in der Regel mit einer tatsächlichen Anwesenheit vor Ort verbunden ist, die es dem ausführenden Luftfahrtunternehmen ermöglicht, den Fluggast entsprechend den Vorgaben der Fluggastrechteverordnung zu unterstützen.

15 Mit einer solchen Anwesenheit vor Ort ist die Stellung des Vermieters im Rahmen einer "Wet-Lease-Vereinbarung" nicht verbunden. Die vom Berufungsgericht angenommene und als technische bzw. operationelle Verantwortung bezeichnete Zuständigkeit des Vermieters für Treibstoff, Landegebühren,

Versicherung und Wartung des vermieteten Flugzeugs verschafft diesem weder einen direkten Kontakt zu den Fluggästen noch die tatsächliche Möglichkeit, die in der Fluggastrechteverordnung vorgesehenen Leistungen zu erbringen. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die in Art. 8 Abs. 1 FluggastrechteVO genannten Unterstützungsleistungen (wahlweise Erstattung der Flugscheinkosten und Rückflug zum ersten Abflugsort zum frühestmöglichen Zeitpunkt oder anderweitige Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt oder zu einem späteren Zeitpunkt nach Wunsch des Fluggastes) und die in Art. 9 Abs. 1 und 2 FluggastrechteVO genannten Betreuungsleistungen (Mahlzeiten und Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit, Hotelunterbringung und Beförderung zwischen dem Flughafen und dem Ort der Unterbringung; Angebot, unentgeltlich Telefonate führen oder Telexe oder Telefaxe oder Emails versenden zu können).

16 Umgekehrt erfordert die nach den Feststellungen des Berufungsgerichts dem Mieter obliegende Kapazitätsauslastung, die nicht nur die Vermarktung, sondern auch die Organisation des Fluges im Verhältnis zu den Fluggästen umfasst, regelmäßig eine Präsenz auf dem Flughafen, die den Mieter in die Lage versetzt, die vorgesehenen Unterstützungsleistungen zu erbringen.

17 Dass gleichwohl der Vermieter im Regelfall am besten in der Lage sein soll, den Verpflichtungen nach Art. 8 und 9 FluggastrechteVO adäquat nachzukommen, kann nicht mit dem Hinweis darauf begründet werden, dass der Vermieter mit seinem Personal vor Ort am Flughafen sei. Eine etwaige Präsenz des Vermieters am Flughafen wäre nach der vom Berufungsgericht selbst angenommenen Rollenverteilung keine notwendige Folge der im Rahmen der "Wet-Lease-Vereinbarung" übernommenen Aufgaben.

18 Insgesamt erscheint es daher gerade unter dem Gesichtspunkt einer wirksamen Anwendung der Verordnung folgerichtig, dass Erwägungsgrund 7 FluggastrechteVO annimmt, dass ein Luftfahrtunternehmen auch dann die tatsächliche Beförderungsleistung erbringt und damit als ausführendes Luftfahrt-

unternehmen anzusehen ist, wenn es dafür ein Luftfahrzeug und eine Besatzung einsetzt, die ihm ein anderes Luftfahrtunternehmen aufgrund einer "Wet-Lease-Vereinbarung" zur Verfügung gestellt hat (AG Frankfurt, Urteil vom 29. März 2012 - 31 C 2809/11 (78), RRa 2012, 235 Rn. 48; LG Kornneuburg, Urteil vom 19. Juni 2015 - 22 R 516/15b, RRa 2017, 158 f.).

19 c) Die in diesem Sinne nach Systematik, Entstehungsgeschichte und Zweck der Fluggastrechteverordnung eindeutige Auslegung der Definition des ausführenden Luftfahrtunternehmens in Art. 2 Buchst. b FluggastrechteVO wird durch die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 14. Dezember 2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG (VO 2111/2005) nicht in Frage gestellt.

20 Erwägungsgrund 13 dieser Verordnung verweist auf eine selbst im Linienflugverkehr bestehende "Branchenpraxis, etwa im Falle des Wet-Lease oder Code-Sharing, dass das Luftfahrtunternehmen, das den Flug unter seinem Namen verkauft hat, diesen nicht tatsächlich durchführt". Vor diesem Hintergrund verpflichtet Art. 11 VO 2111/2005 den Vertragspartner für die Beförderung im Luftverkehr, die Fluggäste unabhängig vom genutzten Buchungsweg bei der Buchung über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens zu unterrichten.

21 Der Begriff des ausführenden Luftfahrtunternehmens ist in Art. 2 Buchst. e VO 2111/2005 ebenso definiert wie in Art. 2 Buchst. b FluggastrechteVO. Aus dem übereinstimmenden Wortlaut der Definitionen folgt nicht, dass der Begriff des ausführenden Luftfahrtunternehmens in den beiden Verordnungen in jeder Hinsicht deckungsgleich verwendet wird. Die beiden Definitionen stehen im Gesamtzusammenhang der jeweiligen Verordnung und sind wie alle unionsrechtlichen Vorschriften unter Berücksichtigung des Zusammen-

hanges und des Ziels der jeweiligen Regelung auszulegen (EuGH, Urteil vom 19. November 2009 - C-402/07, RRA 2009, 282 Rn. 41 - Sturgeon). Während Art. 2 Buchst. b FluggastrechteVO im Lichte von Erwägungsgrund 7 FluggastrechteVO und des darin genannten Ziels einer wirksamen Anwendung der Fluggastrechte zu lesen ist, kann Art. 2 Buchst. e VO 2111/2005 nur vor dem Hintergrund des vorrangigen Zwecks dieser Verordnung, einen hohen Schutz der Fluggäste vor Sicherheitsrisiken zu gewährleisten (Erwägungsgrund 1 VO 2111/2005), verstanden werden. Dies kann dazu führen, dass die beiden Definitionen trotz des gleichlautenden Wortlauts in Teilbereichen voneinander abweichen.

22 So verhält es sich bei der Bestimmung des ausführenden Luftfahrtunternehmens in den Fällen des "Wet-Lease", in denen nicht der Wortlaut der Definition in Art. 2 Buchst. e VO 2111/2005, sondern der nur für diese Verordnung vorrangige Gesichtspunkt der Flugsicherheit es nahelegt, den insbesondere auch für die Wartung verantwortlichen Vermieter als ausführendes Luftfahrtunternehmen im Sinne der Verordnung 2111/2005 anzusehen. Vor diesem Hintergrund ist es folgerichtig, dass Erwägungsgrund 13 dieser Verordnung das "Wet-Lease" als einen Fall betrachtet, in dem der das eingesetzte Flugzeug nebst Besatzung anmietende Vertragspartner des Fluggastes den Flug nicht selbst durchführt. Da diese Betrachtungsweise entscheidend auf der sicherheitsbezogenen Zielsetzung der Verordnung 2111/2005 beruht, stellt sie die abweichende Bestimmung des ausführenden Luftfahrtunternehmens durch die Fluggastrechteverordnung, für die eine effektive Erfüllung der den Fluggästen eingeräumten Ansprüche im Vordergrund steht, nicht in Frage.

23 Die danach in Fällen des "Wet-Lease" unterschiedliche Bestimmung des ausführenden Luftfahrtunternehmens hat allerdings zur Folge, dass die in Art. 11 VO 2111/2005 vorgesehene Unterrichtung des Fluggastes über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens (anders als in den Fällen des Code-Sharing, vgl. dazu BGH, Urteil vom 26. November 2009 - Xa ZR 132/08, NJW 2010, 1522 Rn. 11 aE) diesem nicht die Wahrnehmung seiner Fluggastrechte

ermöglicht. Vielmehr kann die nach Art. 11 VO 2111/2005 gebotene Mitteilung des Namens des Vermieters als "ausführendes Luftfahrtunternehmen" den Fluggast dazu verleiten, den Vermieter nach der Fluggastrechteverordnung in Anspruch zu nehmen, obwohl dieser insoweit nicht passivlegitimiert ist. Dies ist nach den Vorgaben der Verordnung 2111/2005 hinzunehmen, weil sie dem Schutz vor Sicherheitsrisiken den Vorrang vor allgemeinen Erfordernissen des Verbraucherschutzes einräumt (Erwägungsgrund 1).

24 In derartigen Fällen ist jedoch der Mieter des eingesetzten Flugzeugs in seiner Eigenschaft als ausführendes Luftfahrtunternehmen im Sinne der Fluggastrechteverordnung verpflichtet, den Fluggast im Rahmen des schriftlichen Hinweises gemäß Art. 14 Abs. 2 FluggastrechteVO, der dem Fluggast die wirksame Wahrnehmung seiner Rechte ermöglichen soll (Erwägungsgrund 20 FluggastrechteVO) konkret darüber zu belehren, dass er selbst Schuldner etwaiger Ansprüche nach der Fluggastrechteverordnung ist (vgl. BGH, Urteil vom 25. Februar 2016 - X ZR 35/15, RRA 2017, 183, 186 Rn. 22). Wenn dem Fluggast bereits eine - im Hinblick auf die Fluggastrechte möglicherweise irreführende - Information nach Art. 11 VO 2111/2005 erteilt worden ist, muss dieser Hinweis nach Art. 14 Abs. 2 FluggastrechteVO durch das Luftfahrtunternehmen, das den Flug auf der Grundlage einer "Wet-Lease-Vereinbarung" mit einem gemieteten Luftfahrzeug durchgeführt hat, im Falle einer Nichtbeförderung, Annullierung oder erheblichen Verspätung (EuGH, Urteil vom 19. November 2009 - C-402/07, RRA 2009, 282 Rn. 69 - Sturgeon) unaufgefordert gegenüber dem Fluggast erteilt werden, damit er seinen Zweck erfüllen kann.

25 d) Ein Vorabentscheidungsersuchen an den Gerichtshof der Europäischen Union ist nicht veranlasst. Unter Berücksichtigung anderer Sprachfassungen, des Zwecks und der Entstehungsgeschichte der Fluggastrechteverordnung bestehen keine Zweifel an deren Auslegung im vorgenannten Sinne (EuGH, Urteil vom 6. Oktober 1982 - Rs. 283/81, NJW 1983, 1257, 1258 - C.I.L.F.I.T.).

26 III. Der Senat kann gemäß § 563 Abs. 3 BGB in der Sache selbst ent-
scheiden, weil der im Berufungsurteil tatbestandlich festgestellte Sachverhalt
eine verwertbare tatsächliche Grundlage für eine rechtliche Beurteilung bietet
und ein anderes Ergebnis auch bei einer Zurückverweisung der Sache nicht
möglich erscheint (BGH, Urteil vom 12. November 2009 - Xa ZR 76/07, NJW
2010, 1070, Rn. 8).

27 1. Die Kläger haben gegen die Beklagte entsprechend Art. 5 Abs. 1
Buchst. c FluggastrechteVO Anspruch auf Ausgleichsleistungen.

28 a) Die Kläger verfügten über bestätigte Buchungen für den von der Be-
klagten durchgeführten Flug.

29 b) Einer Annullierung im Sinne von Art. 5 FluggastrechteVO steht es
gleich, wenn Fluggäste infolge einer Verspätung ihr Endziel nicht früher als drei
Stunden nach der geplanten Ankunftszeit erreichen (EuGH, Urteil vom
19. November 2009 - C-402/07, RRa 2009, 282 Rn. 69 - Sturgeon/Condor). Im
Streitfall erreichten die Kläger ihr Endziel Nador mit einer Verspätung von mehr
als sieben Stunden.

30 c) Nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. b FluggastrechteVO steht auf Grund der
hier vorliegenden Flugentfernung von mehr als 1.500 km jedem Kläger ein Aus-
gleich von 400 € zu.

31 2. Der Zinsanspruch folgt aus Art. 255, 259 marokkanisches Obligations-
und Vertragsgesetz.

32 a) Der Beförderungsvertrag zwischen den Parteien unterliegt nach Art. 5
Abs. 2 Satz 2 Rom-I-VO marokkanischem Recht.

33 (1) Eine Rechtswahl haben die Parteien nicht vorgetragen.

34 (2) Einer Anwendung des Rechts der Niederlande, in denen die Kläger
ausweislich der Buchungsbestätigung bereits bei Vertragsschluss (Art. 19

Abs. 3 Rom-I-VO) ihren gewöhnlichen Aufenthalt hatten, nach Art. 5 Abs. 2 Satz 1 Rom-I-VO steht entgegen, dass dort weder Abgangs- noch Bestimmungsort des gebuchten Fluges lagen.

35 (3) Damit ist gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 2, 19 Abs. 1 Rom-I-VO das Recht Marokkos maßgeblich. Dort hat die Beklagte ausweislich der Klageschrift ihre Hauptverwaltung. Auf etwaige Agenturen (Art. 19 Abs. 2 Rom-I-VO) in Deutschland oder den Niederlanden kommt es nicht an, weil die Kläger nicht dargelegt haben, dass solche Agenturen am Vertragsabschluss beteiligt oder für die Vertragserfüllung verantwortlich waren.

36 b) Nach Art. 259 marokkanisches Obligations- und Vertragsgesetz hat der Gläubiger im Verzugsfall Anspruch auf Schadensersatz. Aus Art. 255 marokkanisches Obligations- und Vertragsgesetz ergibt sich, dass die Verzugszinsen ab dem Tag laufen, an welchem dem Schuldner eine schriftliche Mahnung zugeht (Cass. Civ. vom 10. Februar 1959, Gaz. Trib. Maroc vom 10. Juni 1959, S. 61, zitiert nach der am 12. September 2017 auf der Internetseite des marokkanischen Schatzamtes (www.tgr.gov.ma) verfügbaren kommentierten französischen Fassung des Obligations- und Vertragsgesetzbuchs). Der gesetzliche Zinssatz nach marokkanischem Recht beträgt 6 % (Art. 1 der Verordnung über die gesetzlichen Zinssätze in Zivil- und Handelssachen und die Höchstgrenze für vereinbarte Zinssätze vom 9. Oktober 1913 in der Fassung der Verordnung vom 16. Juni 1950, ABl. vom 14. Juli 1950, S. 931, Generalsekretariat der Regierung, www.sg.gov.ma).

37 Die Beklagte ist durch die vorgerichtliche Zahlungsaufforderung vom 19. November 2014 in Verzug geraten. Die Verurteilung ist gemäß § 308 Abs. 1 ZPO auf die beantragte Verzinsung in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz nach § 247 BGB ab dem 4. Dezember 2014 zu begrenzen. Vor diesem Hintergrund kann dahinstehen, ob sich die Rechtshängigkeitszinsen ebenfalls nach marokkanischem Recht oder nach deutschem Recht als *lex fori* richten (für Anwendung der *lex fori* OLG Köln, Urteil vom 15. Oktober 2013

- 3 U 209/12, juris Rn. 27; Prell, Der Anspruch auf Prozesszinsen nach deutschem Recht bei Vorliegen eines ausländischen Vertragsstatuts, JR 2012, 179; für Anwendung des Vertragsstatuts OLG München, Urteil vom 25. März 2013 - 15 U 458/14, juris Rn. 87 f.).

38

IV. Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 Abs. 1 ZPO.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen dieses Versäumnisurteil steht der säumigen Partei der Einspruch zu. Dieser ist beim Bundesgerichtshof in Karlsruhe von einem an diesem Gericht zugelassenen Rechtsanwalt binnen einer Notfrist von zwei Wochen ab der Zustellung des Versäumnisurteils durch Einreichung einer Einspruchsschrift einzu-
legen.

Meier-Beck

Grabinski

Bacher

Kober-Dehm

Marx

Vorinstanzen:

AG Düsseldorf, Entscheidung vom 17.02.2016 - 54 C 176/15 -

LG Düsseldorf, Entscheidung vom 28.10.2016 - 22 S 90/16 -