

§§ 434, 506 HGB auf das frachtvertragliche Haftungs niveau beschränkt werden, wenn die Belastung mit einem Pfandrecht der Beschädigung gleichgestellt wird. Es entspricht aber allgemeiner Meinung, dass die Haftung des Frachtführers aus § 589 Abs. 2 HGB gegenüber den eigenen Ladungsbeteiligten an die Maßstäbe des Frachtvertrags anzupassen ist, sowohl nach den Haftungsvoraussetzungen als auch den Rechtsfolgen;<sup>8</sup> deshalb ist auch der gesetzliche Anspruch auf die frachtvertraglichen Höchsthaftungssummen beschränkt und ganz ausgeschlossen, wenn keine frachtvertragliche Haftung besteht, etwa wenn die Gefahr infolge nautischen Verschuldens oder durch Feuer eingetreten war. Auch hier zeigt sich, dass die Havereiverteilung nicht die Frage berührt, wer nach den gegebenen rechtlichen Beziehungen der Parteien letztlich welchen Schaden tragen soll.

Rechtsanwalt Kay Uwe Bahnsen, Hamburg

Einsenderin: Deutsche Gesellschaft für Transportrecht e.V.

<sup>8</sup> Herber, Seehandelsrecht, 2. Aufl. S. 408 f.; Rabel/Bahnsen, Seehandelsrecht § 589 Rn. 22 ff.

## See

§ 606 S. 2, § 608 Abs. 1 Nr. 5, § 660 Abs. 1 und 3 HGB a.F.; § 254 BGB

**1. Trifft die Haftung des Verfrachters aus § 606 Satz 2 HGB a.F. mit der Nichthaftung des Verfrachters nach § 608 Abs. 1 Nr. 5 HGB a.F. zusammen, ist eine Haftungsverteilung unter Heranziehung des Rechtsgedankens des § 254 BGB vorzunehmen.**

**2. Zu den Voraussetzungen eines Organverschuldens nach § 660 Abs. 3 HGB a.F.**

**3. Bei der Berechnung des Haftungshöchstbetrages nach § 660 Abs. 1 HGB a.F. ist zunächst der zu ersetzende Schaden festzustellen, anschließend eine Minderung der Ersatzpflicht nach § 254 BGB zu berücksichtigen und (erst) dann das Korrektiv der Ersatzgrenze heranzuziehen.**

[Leitsätze des Einsenders]

Hans. OLG Hamburg, Urt. v. 08.11.2018 – 6 U 222/16

(Vorinstanz: LG Hamburg, Urt. v. 11.10.2016 – 415 HKO 42/13)

A.

Die Klägerin macht als Versicherer der L.W.N. GmbH aus abgetretenem Recht gegen die Beklagte Ansprüche wegen des Verlustes zweier Krantürme und eines Kranauslegers bei einem Seetransport Ende 2009 von Rostock nach Illichevsk (Ukraine) geltend. Die von der Versicherungsnehmerin der Klägerin mit dem Transport beauftragte Beklagte hatte die Nebenintervenientin zu 1) (die MTC L-L GmbH) eingeschaltet, die ihrerseits die Nebenintervenientin zu 2) (die A.C.T. C.V.)

mit der Durchführung des Transportes beauftragte. Die Beklagte verlangt widerklagend von der Klägerin den Ersatz des Schadens, der den Nebenintervenientinnen durch eine unzureichende Sicherung der Ladung entstanden sein soll. Das Landgericht hat mit Urteil vom 11.10.2016 (veröffentlicht in juris mit Anmerkung *Vyvers*, jurisPR-VersR 8/2017 Anm. 4 = RdTW 2016, 422, beck-online) die Beklagte teilweise zur Zahlung verurteilt und im Übrigen die Klage und Widerklage abgewiesen. Hiergegen wenden sich die Berufung der Klägerin und die Anschlussberufung der Beklagten.

Die L.W.N. GmbH und die Beklagte standen schon vor dem streitgegenständlichen Transport in Geschäftsbeziehung zueinander. Die Beklagte hatte für die Versicherungsnehmerin der Klägerin mehrere Transporte beschädigungsfrei durchgeführt. Wenige Monate vor dem streitgegenständlichen Transport im Dezember 2009 kam es allerdings zu einem Schadenfall. Im Oktober 2009 hatte die L.W.N. GmbH die Beklagte mit dem Transport eines Hafemobilkrans von Rostock in die Türkei beauftragt. Die Ware wurde auf der »Adele C« verschifft. Bei schwerer See wurden Turm und Ausleger beschädigt. Der Transportschaden war Gegenstand des Verfahrens zum Az. 6 U 24/13 (Urteil des Landgerichts vom 11.02.2013), das vor dem Hanseatischen Oberlandesgericht durch Vergleich beendet wurde.

Dem streitgegenständlichen Ereignis liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

- Die L.W.N. GmbH hatte zwei mobile Hafenkräne an einen Käufer in der Ukraine, die I.S.F.P. LLC, für je 2.900.000 € veräußert. Die Endmontage erfolgte in Rostock durch die L.M.R. GmbH.
- Den Transportauftrag erteilte die L.W.N. GmbH der Beklagten für 192.500 € pauschal. In dem Auftragsschreiben vom 16.11.2009 hieß es u.a.: »Lashing/securing/dunnage in R., sowie unlashing im Empfangshafen zu Lasten der Reederei«. Außerdem heißt es in dem Schreiben: »Lediglich die Türme, die Auslegersektionen sowie der 20 ft Container dürfen an Deck verladen werden, der Rest der Ware muss unter Deck gestaut werden. Die Decksladung muss mit Ketten gesichert werden.«
- Die Beklagte beauftragte die Nebenintervenientin zu 1) (die MTC L-L GmbH) mit der Durchführung des Transports, die ihrerseits die Nebenintervenientin zu 2) (die A.C.T. C.V.) einschaltete.
- Die Verladung der Kräne auf die M/S »A Z« erfolgte am 16.12.2009 durch die L.M.R. im Zusammenwirken mit der K. GmbH. Die Krantürme und der Ausleger wurden an Deck auf Holzunterkonstruktionen der K. GmbH verstaut und mit Ketten gesichert. Die Ketten legten Mitglieder der Schiffscrew an; Zurrpunkte waren dabei an den Türmen nicht gekennzeichnet.
- Am 17.12.2009 trat die »A Z« die Fahrt an. Die Beklagte teilte am 24.12.2009 mit, dass das Schiff beide Türme und den Ausleger bei schwerer See verloren habe. Am 28.12.2009 hielt die L.W.N. GmbH die Beklagte für haftbar.
- Das Schiff kehrte von Cadix nach Rostock zurück und übernahm 2 neue Krantürme und einem neuen Kranausleger.

Die Beklagte hat die Einrede der Verjährung erhoben. Des Weiteren hat sie hilfsweise mit von ihr behaupteten Schadensersatzansprüchen aufgerechnet.

[...]

Die Klägerin hat vorgetragen, dass die Beklagte für die Schäden zu haften habe, der durch den Verlust der Türme und des Auslegers entstanden sei. Das Verladen und Stauen sei ordnungsgemäß durch die L.R.M. und die K. GmbH erfolgt. Das »Lashing/securing/dunnaging« (lsd) der ursprünglichen Ladung sei Aufgabe der Beklagten gewesen und durch ihre Erfüllungsgehilfen (die Schiffsbesatzung) vorgenommen worden. Der Ladungsverlust sei Folge der mangelhaften Sicherung. Die Holzunterkonstruktionen seien nicht ursächlich geworden.

Die Klägerin hat weiter vorgetragen, dass keine Haftungsbeschränkung zugunsten der Beklagten eingreife. Den Organen der Beklagten sei ein qualifiziertes Verschulden anzulasten. Dies folge aus dem Umstand, dass es nur 2 Monate zuvor schon einmal während eines Seetransports zu einem Ladungsverlust mit einem großen Schaden gekommen sei.

Die Klägerin hat die Erstattung folgender Positionen verlangt:

- Kosten der Ersatzlieferung: 2.030.338,96 €;
- Kosten für die Verladung der Ersatzlieferung: 7.708,92 €;
- Kosten für die Rückholung des Schiffes: 192.000 €;
- Kosten des Sachverständigen: 12.825,52 €. Etwaige Gegenansprüche der Beklagten seien verjährt.

[...]

Die Beklagte hat vorgetragen, sie sei für den Schaden nicht verantwortlich. Sie habe die Nebenintervenientin zu 1) (die MTC L-L GmbH) nicht im eigenen Namen, sondern im Namen und in Vollmacht der L.N. GmbH beauftragt.

Eine Verpflichtung der Beklagten zur Stauung und Laschung habe nicht bestanden. Die Verladung und Ladungssicherung sei durch die L.W.N. GmbH (nach deren eigenen Vorgaben) und ihre Subunternehmer erfolgt. Die Mitglieder der Schiffsbesatzung seien lediglich Hilfspersonen der Klägerin gewesen.

Die Beklagte hat weiterhin [...] vorgetragen, dass die Sicherung mit Ketten ordnungsgemäß erfolgt sei. Die Ursache des Ladungsverlusts sei – ausweislich der Gutachten in den Anlagen B 10 bis B 12 – darin zu sehen, dass das von der K. GmbH gelieferte Stauholz nicht geeignet und mangelhaft montiert gewesen sei sowie die Güter über keine zureichenden und ausreichend gekennzeichneten Zurr- und Laschpunkte verfügt hätten. Im Übrigen habe sich die Seegefahr verwirklicht.

Ein Haftungsausschluss folge aus Konnossement.

Des Weiteren hat die Beklagte vorgetragen, ihre Haftung sei jedenfalls auf 320.000 € beschränkt, da kein qualifiziertes Verschulden angenommen werden könne.

Die Nebenintervenientin zu 2) (die A.C.T. C.V.) könne Ersatz für die Schäden am Schiff (Reparatur), die Kosten für das Anlaufen des Nothafens Cadiz, die Agenturdienstleistungen und die erneute Stauung und das Löschen der restlichen Kranpartien in Cadiz verlangen.

Das Landgericht hat gem. Beschluss vom 30.10.2014 Beweis erhoben durch Einholung eines Sachverständigengutachtens. Der Sachverständige Herr K. hat sein schriftliches Gutachten

am 04.03.2015 erstellt und in der mündlichen Verhandlung vom 01.09.2015 erläutert.

Mit Urteil vom 11.10.2016 hat das Landgericht Hamburg

1. die Beklagte (unter Abweisung der Klage im Übrigen) verurteilt, an die Klägerin 188.781,51 € nebst Zinsen hieraus i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 30.04.2013 zu zahlen;
2. die Widerklage abgewiesen.

Zur Begründung hat das Landgericht ausgeführt:

Der Klägerin stehe ein Zahlungsanspruch i.H.v. 188.781 €, 51 aus übergegangenem Recht zu. Die Beklagte hafte nach § 606 Satz 2 HGB (a.F.). Allerdings greife zugunsten der Beklagten eine Haftungsbeschränkung ein. Des Weiteren sei eine Schadenteilung vorzunehmen:

- Gemäß dem eingeholten Sachverständigengutachten hätten dem Ladungsverlust zwei gleichwertige Ursachen zugrunde gelegen, nämlich die nicht fachgerechte Verstaung der Kransegmente auf Holzblöcken und die nicht fachgerechte Sicherung der Ladung. Dagegen sei der Ladungsverlust nicht auf das schwere Wetter zurückzuführen.
- Es liege somit ein Verschulden des Verfrachters (§ 607 Abs. 1 HGB a.F.) und ein Verschulden des Befrachters vor (§ 608 Nr. 5 HGB a.F.): Die Sicherung der Ladung an Deck sei von der Beklagten geschuldet. Dagegen sei der Holzunterbau für die Lagerung der Kransegmente nicht von der Beklagten geschuldet und angefertigt gewesen, sondern von der K. GmbH.
- Bei einem Zusammentreffen von § 606 Satz 2 HGB und 608 Abs. 1 Nr. 5 HGB sei § 254 BGB heranzuziehen, so dass eine hälftige Schadenteilung vorzunehmen sei.
- Die Schadenteilung sei nach dem Höchstbetrag gem. § 660 Abs. 1 Satz 2 HGB a.F. und nicht nach dem tatsächlichen Schaden vorzunehmen, so dass sich ein Betrag von 209.319,60 € errechne.

Die Aufrechnung der Beklagten greife i.H.v. 20.538,09 € durch. Im Übrigen seien die geltend gemachten Gegenforderungen unsubstantiiert vorgetragen. Weiterhin sei ein Mitverschulden der Beklagten anzunehmen.

Die Widerklage sei unbegründet. Es bestünde kein Anspruch, der über den Aufrechnungsbetrag hinausgehe.

Die Klägerin hat gegen das [...] Urteil [...] Berufung eingelegt [...].

Die Klägerin akzeptiert zwar eine Schadenteilung und die Hilfsaufrechnung. Das Landgericht habe zutreffend eine Gleichwertigkeit der Ursachen »Auflager« und »Zurrung« angenommen. Es sei aber falsch, eine gewichtsabhängige Begrenzung der Schadensersatzpflicht der Beklagten anzunehmen. Vielmehr sei § 660 Abs. 3 HGB a.F. anzuwenden. Danach ergebe sich folgender Anspruch der Klägerin:

• Tatsächlicher Schaden:	2.242.873,40 €
• davon 50 %:	1.121.436,70 €
• abzüglich Hilfsaufrechnung:	20.538,09 €
• abzüglich Zahlungsbetrag gem. Landgericht:	188.781,51 €
Forderungsbetrag:	912.117,10 €

Sollte die Haftungsbegrenzung durchgreifen, müsse zumindest die Schadenquotelung am Betrag in tatsächlicher Höhe (2.242.873,40 €) ansetzen, so dass die hilfsweise aufgerechnete Gegenforderung (20.538,09 €) vom Höchsthaftungsbetrag (418.639,20 €) abzuziehen sei. Es ergebe sich dann folgende Berechnung:

• Tatsächlicher Schaden:	2.242.873,40 €
• davon 50 %:	1.121.436,70 €
• Höchsthaftung:	418.639,20 €
• abzüglich Hilfsaufrechnung:	20.538,09 €
Forderungsbetrag:	398.101,11 €

[...]

Die Beklagte trägt vor:

Der Schaden sei allein durch die von der K. GmbH ge- und hergestellten mangelhaften Unterbauten verursacht worden. Anderes habe der Sachverständige nicht festgestellt. Jedenfalls habe das Landgericht es unterlassen, den Beweisangeboten der Beklagten nachzugehen:

- Der von der Versicherungsnehmerin der Klägerin beauftragten K. GmbH sei auch die mangelhafte Zurrung vorzuwerfen; denn die K. GmbH habe Vorgaben zur Verwendung von Ketten sowie zur Stauung, Laschung und Sicherung der Güter gemacht. Das Landgericht habe unberücksichtigt gelassen, dass die gegenständlichen Bauteile über keine Zurr- und Anschlagpunkte verfügt hätten, an denen die von der Klägerin zwingend vorgeschriebenen Ketten hätten angebracht werden können. Die Schiff-screw habe als Hilfsperson der K. GmbH agiert. Allenfalls beschränke sich der Ursachenbeitrag der Schiff-screw auf das unterlassene Anschweißen der sog. D-Ringe und die unterlassene Verwendung sog. Spannschrauben. Dieser trete aber hinter dem überwiegenden Verschulden der K. GmbH zurück.
- Ein qualifiziertes Verschulden treffe die Organe der Beklagten nicht. Der Schadenfall in der beigezogenen Akte sei mit dem vorliegenden nicht zu vergleichen. Es hätte an der Klägerin bzw. der K. GmbH gelegen, Maßnahmen zur Verbesserung der Zurrung/Stauung zu ergreifen. Im Übrigen habe die Beklagte aufgrund der Vielzahl der zuvor schadenfrei durchgeführten Transporte darauf vertrauen dürfen, dass auch dieser Transport schadenfrei von statten gehen würde. Insbesondere die hohen Kreuzseen hätten ohnehin nicht von den Organen der Beklagten vorhergesehen werden können.
- Zur Widerklage/Hilfsaufrechnung hätte das Landgericht den Beweisangeboten nachgehen müssen.

Die Nebenintervenientin zu 1) trägt vor, dass es nur eine Schadenursache gegeben habe, nämlich den Ladungsverlust durch mangelhafte Auflager aus Weichholz; eine weitere schadenauslösende und gleichwertige Ursache habe der Sachverständige nicht festgestellt.

B.

Die Berufung der Klägerin und die Anschlussberufung der Beklagten sind jeweils zulässig und zum Teil begründet. Der von der Klägerin geltend gemachte Zahlungsanspruch ist in Höhe der Haftungshöchstsumme des § 660 Abs. 1 HGB a.F. gegeben abzüglich eines Betrages von 28.753,32 €, mit dem die Beklagte aufgerechnet hat.

I.

Die zulässige Berufung der Klägerin ist insofern begründet, als sie von der Beklagten nicht nur – wie vom Landgericht Hamburg angenommen – die Hälfte der Haftungshöchstsumme, sondern den vollen Betrag gem. § 660 Abs. 1 HGB a.F. (zuzüglich Verzugszinsen) verlangen kann. Ein weitergehender Anspruch steht der Klägerin gegenüber der Beklagten dagegen nicht zu; sie kann keine Zahlung von 1.121.436,70 € (= 1/2 der in erster Instanz geltend gemachten Klageforderung von 2.242.873,40 €) für den Verlust der zwei Krantürme und des Kranauslegers während des Seetransports von Rostock in die Ukraine im Dezember 2009 beanspruchen.

[...]

2. Die Beklagte trifft eine Obhutshaftung. Nach § 606 Satz 2 HGB a.F. haftet der Verfrachter für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung entsteht, es sei denn, dass der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden konnten. Die Tatbestandsvoraussetzungen des § 606 Satz 2 HGB a.F. sind hier erfüllt.

a) Unstreitig wurde die Beklagte als Verfrachter tätig. Sie hat gem. § 278 BGB ein Verschulden der beiden Nebenintervenientinnen und der Schiffsbesatzung der MS AVA Z in gleichem Umfang zu vertreten wie eigenes Verschulden.

b) Nach § 606 Satz 1 HGB a.F. war die Beklagte grundsätzlich dazu verpflichtet, beim Einladen, Stauen, Befördern, Behandeln und Ausladen der Güter mit der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters zu verfahren.

aa) Aus der »Bill of Lading« vom 17.12.2009 (Anlage B 1) kann nicht abgeleitet werden, dass die Stauung und Sicherung des Gutes der Versicherungsnehmerin der Klägerin als Befrachter oblag. Zwar heißt es in der »Bill of Lading«:

»SHIPPED ON DECK AT CHARTERERS SHIPPERS AND RECEIVERS RISK EXPENSE AND RESPONSIBILITY WITHOUT LIABILITY ON THE PART OF THE VESSEL OR HER OWNERS FOR ANY LOSS DAMAGE EXPENSE OR DELAY HOWEVER CAUSED«

Jedoch ist Aussteller der Anlage B1 nicht die Beklagte, sondern die Nebenintervenientin zu 1) (die MTC L-L GmbH).

bb) Wer welche Pflichten zu erfüllen hatte, ist durch Auslegung des Auftrags vom 16.11.2009 unter Berücksichtigung der weiteren Umstände zu ermitteln. Danach hatte die Versicherungsnehmerin der Klägerin als Befrachter bzw. die von ihr eingeschaltete K. GmbH (insofern unstreitig) die Aufgabe, die Packstücke in Rostock zu laden und zu stauen. Dagegen oblag es der Beklagten als Verfrachter bzw. ihren Hilfspersonen, die Ladung (mit Ketten) zu sichern.

Im Auftrag vom 16.11.2009 heißt es u.a. in Fettdruck:

»... Basis: fios, sshex uu, lsd durch die Schiffsbesatzung ...«

Ferner wird ausgeführt:

»Lashing/securing/dunnage in Rostock, sowie unlashing im Empfangshafen zu Lasten der Reederei«.

Außerdem heißt es in dem Schreiben:

»Lediglich die Türme, die Auslegersektionen sowie der 20 ft Container dürfen an Deck verladen werden; der Rest der

Ware muss unter Deck gestaut werden. Die Decksladung muss mit Ketten gesichert werden«.

Die Abrede »fios« bedeutet zunächst, dass nicht der Verfrachter, sondern der Befrachter die Stauung und Sicherung des Guts übernimmt (*Bahnsen*, in: *Rabel/Bahnsen*, Seehandelsrecht, 5. Aufl. [2018], § 498 HGB Rn. 90). Die Parteien haben aber die »fios«-Abrede sogleich wieder eingeschränkt, indem sie vereinbarten: »lsd durch die Schiffsbesatzung«. Damit machten sie deutlich, dass es Sache der Beklagten sein sollte, die Sicherung der Ladung durch die Schiffsbesatzung zu übernehmen. Dass dies dem Willen der Vertragsparteien entsprach, wird bestätigt durch die im weiteren Text aufgenommene Formulierung »Lashing/securing/dunnage in Rostock, sowie unlashing im Empfangshafen zu Lasten der Reederei«. Zwar wird in der Anlage K 2 das »lsd« nicht ausdrücklich der Beklagten, sondern der »Schiffsbesatzung« bzw. der »Reederei« zugewiesen, jedoch sollte dadurch (nach dem unbestrittenen Vortrag der Klägerin) zum Ausdruck gebracht werden, dass die Beklagte die Befugnis erlangen sollte, ihre Verpflichtung weiterzugeben. Dass die Beklagte selbst davon ausging, dass sie zur Sicherung der Ladung verpflichtet war, ergibt sich im Übrigen aus dem Umstand, dass sie am 12.11.2009 (im eigenen Namen) ihre Buchung bei der Nebenintervenientin zu 1) (der MTC L-L GmbH) u.a. mit den Worten bestätigte: »Decksladung ist mit Ketten zu laschen/sichern«. Ein Hinweis darauf, dass die Versicherungsnehmerin der Klägerin die Sicherung übernimmt, enthält die Bestätigung nicht.

Der vorstehenden Auslegung durch das Landgericht Hamburg ist die Beklagte in ihrer Berufungserwiderung nicht entgegengetreten. Sie trägt zwar vor, die K. GmbH habe die Ausführung der Stauung und Sicherung der Ware tatsächlich vorgegeben. Jedoch stellt die Beklagte damit nicht in Abrede, dass für sie eine Sicherungspflicht vertraglich vorgesehen war.

c) Nach der Annahme und vor Ablieferung der Kranelemente ist es zu einem Güterverlust gekommen. Beide Türme und der Ausleger gingen auf dem Transportweg von Rostock in die Ukraine über Bord. Der Verlust hätte durch Wahrung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters abgewendet werden können. Eine Unvermeidbarkeit und Unabwendbarkeit kann nicht angenommen werden. Vielmehr hätten die Kranelemente so gesichert werden können, dass sie auch bei schwerer See nicht verloren gehen.

3. Die Obhutshaftung der Beklagten als Verfrachter nach § 606 Abs. 1 Satz 2 HGB a.F. trifft mit der Nichthaftung der Beklagten gem. § 608 Abs. 1 Nr. 5 HGB zusammen. Nach dieser Vorschrift haftet die Beklagte als Verfrachter nicht für Schäden, die aus Handlungen oder Unterlassungen des Abladers oder Eigentümers des Gutes, seiner Agenten oder Vertreter herrühren. Inzwischen stimmen die Parteien darin überein, dass der Güterverlust jedenfalls nicht allein von der Beklagten bzw. »ihren Leuten« herbeigeführt wurde, sondern ein der Versicherungsnehmerin der Klägerin zurechenbares Verhalten der K. GmbH beim Schadeneintritt zumindest mitgewirkt hat. Unabhängig davon, dass sich die Beklagte auf die Vermutung des § 608 Abs. 2 HGB a.F. stützen kann, steht nach der Beweisaufnahme fest, dass der Ladungsverlust jedenfalls auch auf den von der K. GmbH gestellten Unterbau zurückzuführen ist.

a) Nach den fachlichen Feststellungen des Sachverständigen K., die die Parteien nicht angegriffen haben, kommen für das Schadeneignis zwei Ursachen in Betracht, nämlich (1.) die nicht fachgerechte Verstaung der Kransegmente auf Holzblöcken als Unterbau, die von der K. GmbH her- und gestellt worden waren, und (2.) die nicht fachgerechte Sicherung der Ladung an Deck durch die Schiffsmannschaft:

- Die Auflager für die Kransegmente waren nicht ordnungsgemäß ausgeführt. Es wurde Weich- statt Hartholz verwendet. Des Weiteren hätten die Hölzer richtigerweise untereinander mit Winkeleisen verbunden, auf Kante gesetzt und unten gestoppt werden müssen.
- Die Sicherung der Decksladung bzw. die Zurrung der Ladung erfolgte nicht fachgerecht. Zum einen wurden die Ketten in unzulässiger Weise über Rundungen und Kanten geführt. Zum anderen hätten bei Nutzung der Ketten an Deck Zurrpunkte oder Gurte sowie Spannschrauben und nicht Kettenspanner eingesetzt werden müssen. Der gebotene gerade Zug wurde nicht geschaffen. Darüber hinaus wurde die Ladung auf dem Lukendeckel gelagert.

b) In der Berufungsinstanz ist zwischen den Parteien unstrittig, dass die von der K. GmbH gelieferten Auflager maßgeblichen Anteil am Ladungsverlust hatten.

So hat der Sachverständige u.a. in seinem schriftlichen Gutachten vom 04.03.2015 ausgeführt:

- »Ursächlich für den Verlust der beiden Turmsektionen und des Mastoberteiles war letztendlich das Fehlen von geeigneten Transportblöcken an dem zwischen dem beiden Türmen gestauten Mastoberteil.«
- »... war ... hauptsächlich die mangelhafte Verarbeitung des Bockes unter dem Auslegeroberteil zwischen den beiden Turmsektionen auf Luke 3 und die zu geringe Anzahl von Auflagerhölzern unter den beiden Längsholmen der Sektion ursächlich für den Verlust der Decksladung.«

Handlungen oder Unterlassungen der K. GmbH muss sich die Versicherungsnehmerin der Klägerin (ebenfalls unstrittig) zurechnen lassen. Im Ergebnis akzeptiert die Klägerin es im streitgegenständlichen Verfahren, dass ihre Versicherungsnehmerin bzw. die von ihr eingeschalteten Subunternehmen für den Unterbau verantwortlich waren.

4. Trifft die Haftung des Verfrachters aus § 606 Satz 2 HGB a.F. mit der Nichthaftung des Verfrachters gem. § 608 Abs. 1 Nr. 5 a.F. zusammen, ist die Haftungsverteilung unter Heranziehung des Rechtsgedankens aus § 254 BGB vorzunehmen (Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg, Urt. v. 15.10.1992 – 6 U 229/91 –, juris = TranspR 1993, 111; Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg, Urt. v. 04.08.2000 – 6 U 184/98 [= TranspR 2001, 38] –, Rn. 40, juris). Dies führt vorliegend dazu, die Verursachungs- und Verschuldensbeiträge für den Ladungsverlust zwischen der Versicherungsnehmerin der Klägerin einerseits und der Beklagten andererseits mit einem Verhältnis von 70 zu 30 % zu bewerten. Weder ist es gerechtfertigt, die Verantwortung ausschließlich bzw. zu 100 % bei der Versicherungsnehmerin der Klägerin oder der Beklagten bzw. den Nebenintervenientinnen zu sehen, noch hält es der Senat für gerechtfertigt, die vom Landgericht vorgenommene Haftungsverteilung mit jeweils 50 % vorzunehmen. Die Hauptverantwortlichkeit für den Güterverlust liegt unter Berücksichtigung der

Gesamtumstände bei wertender Betrachtung bei der Versicherungsnehmerin der Klägerin.

a) Das Verhalten der Beklagten bzw. der ihr zurechenbaren Personen hat Anteil an dem Güterverlust. Eine Alleinverantwortlichkeit der Versicherungsnehmerin der Klägerin bzw. der von ihr eingeschalteten Unternehmen besteht nicht; denn für die mangelhafte Zurrung, die sich auf den konkreten Schadeneintritt ausgewirkt hat, hat die Beklagte einzustehen.

aa) Die Sicherung der Ladung oblag – wie oben ausgeführt – der Beklagten als Verfrachter. Zwar trägt die Beklagte vor, die K. GmbH (und damit die L.W.N. GmbH) habe nicht nur für die Aufleger, sondern auch für die mangelhafte Zurrung einzustehen. Der dahingehende Vortrag der Beklagten ist indes unsubstantiiert und damit unbeachtlich. Die beantragte Beweisaufnahme durch Vernehmung diverser Zeugen zum Verladevorgang vom 16.12.2009 liefe auf eine unzulässige Ausforschung hinaus.

Die Beklagte hat erstinstanzlich – unter Bezugnahme auf die Anlagen B 2 bis B 6 – behauptet, sie sei mit der Verladung, Stauung und Ladungssicherung nicht befasst gewesen (Beweis: Zeugnis Herr K. von der L.M.R.). Vielmehr sei die Verladung/Ladungssicherung, Berechnung der Lastenverteilung und die Vorgabe der Stauplätze durch die Versicherungsnehmerin der Klägerin bzw. deren Subunternehmen selbst erfolgt (Beweis: Zeugnis Herren K., S., F., K.; ferner Zeugnis Herr K., Frau B.). Die Lieferung des Stauholzes und dessen Positionierung habe die K. GmbH geleistet. Sie habe auch die Stauung und Sicherung der gegenständlichen Güter auf dem Seeschiff vorgenommen (Beweis: Zeugnis Herren K., S. und F.). Die Beklagte bzw. deren Erfüllungsgehilfen hätten dagegen keine Vorgaben dazu gemacht, auf welchen Stellplätzen die Güter abgesetzt werden sollten. Die Durchführung, Überwachung und Abnahme der Ladungssicherung sei durch die Versicherungsnehmerin der Klägerin eigenverantwortlich durchgeführt worden.

Der Vortrag der Beklagten genügt nicht, um die von der Beklagten vertraglich übernommene Verantwortlichkeit für die Ladungssicherung der Versicherungsnehmerin der Klägerin zurück zu übertragen. Nicht dargelegt ist, wer in einer der L.W.N. GmbH zurechenbaren Weise wann wem welche konkreten Weisungen (fehlerhaft) gegeben haben soll. Unstreitig ist nur, dass die Beklagte die Vorgabe erhalten hat, Ketten zu verwenden. Ob und welche Anweisungen es dazu gegeben haben soll, wo und wie welche Ketten im Einzelnen anzubringen sind, ist dagegen ungewiss und von der Beklagten nicht näher ausgeführt. Anlass für die Versicherungsnehmerin der Klägerin, die Beklagte aus der vertraglich übernommenen Verantwortung zu entlassen, ist nicht ersichtlich. Des Weiteren ist nicht dargelegt, wer wann wie die am 16.12.2009 vorgenommene (fachwidrige) Sicherung der Ladung mit Wirkung für die Versicherungsnehmerin der Klägerin abgenommen haben soll.

Das Landgericht hat mit Verfügung vom 07.03.2014 folgerichtig darauf hingewiesen, dass unklar ist, welche konkreten Anweisungen hinsichtlich der Art der Sicherung gegeben worden sein sollen. Des Weiteren hat es deutlich gemacht, dass für die Beklagte eine Hinweispflicht bestanden

haben könnte, wenn die dem Verfrachter vom Befrachter gemachten Vorgaben zur Ladungssicherung nicht den Anforderungen genügen sollten, die an den bevorstehenden Seetransport mit den zu erwartenden Wetterverhältnissen zu stellen sind. Daraufhin hat die Beklagte lediglich ihren Sachvortrag wiederholt. Welcher der benannten Zeugen welche konkrete Tatsache bekunden soll, hat die Beklagte dabei nicht aufgezeigt. Auch in der Berufungserwiderung verbleibt es bei der allgemein gehaltenen Darstellung mit einem nicht weiter ausgeführten Verweis auf die Anlagen B 2 bis B 5, dass die Schiffsbesatzung (nicht näher bezeichnete) Anweisungen der K. GmbH zur Laschung und Sicherung befolgt habe.

bb) Der konkrete Schadeneintritt ist mit auf die unzureichende Sicherung der Ladung bzw. eine fehlerhafte Zurrung zurückzuführen. Es wurde ungeeignetes Material verwendet. Darüber hinaus wurden die Ketten nicht sachgerecht angebracht.

(1) Der Sachverständige K. hat in seinem Gutachten vom 04.03.2015 u.a. ausgeführt, dass die Verwendung von Kettenspannern problematisch ist, weil diese beim Nachspannen zunächst gelöst, nachgesetzt und dann wieder gespannt werden müssen. Da sich die auf Holz gebettete Ladung durch Vibrationen und Bewegungen des Schiffes im Seegang in Bewegung setzte, bekämen die Zurrungen »Lose« und müssten nachgespannt werden. Dies sei gerade bei schlechtem Wetter besonders problematisch und mit erheblichen Risiken für die Besatzung verbunden. Besser seien daher Spannschrauben, da diese bei einem Nachspannen nicht vorher gelöst werden müssten.

Die durch die falsche Wahl des Verzurrsystems geschaffene Gefahr hat sich unmittelbar vor dem Verlust der Ladung realisiert. Nachdem sich herausgestellt hatte, dass die Ketten lose waren, wurde die Schiffsbesatzung an Deck geordert, um die Ladung zu sichern. Dies gelang nicht. Vielmehr verlor ein Matrose beim Sicherungsversuch 2 Finger. Daraufhin wurde von einem Nachspannen abgesehen; der Kapitän beorderte alle Leute von Deck.

Wären Spannschrauben vorhanden gewesen, hätten die Zurrungen weniger gefahrträchtig nachgespannt werden können. Ein Lösen der Ketten wäre nicht notwendig gewesen. Es ist davon auszugehen, dass bei einem erfolgreichen Nachspannen die Kranteile jedenfalls nicht zum gleichen Zeitpunkt über Bord gegangen wären. Die Möglichkeit, dass es auch bei Verwendung von Spannschrauben (später) zu einem Ladungsverlust hätte kommen können, ändert nichts an der Kausalität des falschen Zurrsystems am konkreten Geschehen. Zum einen fehlt es an Feststellungen dazu, ob auch bei Verwendung von Spannschrauben der Ladungsverlust eingetreten wäre. Dies ist u.a. von der weiteren Entwicklung des Wetters in der Schadensnacht abhängig. Zum anderen beseitigt eine etwaige Reserveursache nicht die haftungsbegründende Kausalität. Dass der durch das haftungsbegründende Ereignis real bewirkte Schaden später durch einen anderen Umstand (die Reserveursache) ebenfalls herbeigeführt worden wäre, kann an der Kausalität der realen Ursache nichts ändern (siehe u.a. BGH, Urt. v. 07.06.1988 – IX ZR 144/87 –, BGHZ 104, 355–363, Rn. 12).

(2) Des Weiteren hat der Sachverständige festgestellt, dass die Laschung unzureichend war:

»Ferner war das Auslegeroberteil nur an dem oberen Längsholm gelascht. Hierdurch konnte es zu Relativbewegungen im unteren Bereich kommen, welche sich auf die Auflagerhölzer der unteren Holme übertrug.«

Darüber hinaus hat der Sachverständige in seiner Anhörung vor dem Landgericht am 01.09.2015 ausgeführt, dass die Ketten nicht richtig angebracht worden waren. Sie sind nicht in geradem Zug verlaufen, sondern in unzulässiger Weise über Rundungen und Kanten geführt worden.

Diese Versäumnisse und Fehler sind ebenfalls für den konkreten Schadeneintritt (mit-)ursächlich geworden. Es ist davon auszugehen, dass bei richtiger Auswahl der Zurrpunkte, Verwendung einer ausreichenden Zahl von Ketten und fachgerechter Kettenführung die Ladung bis zum konkreten Ladungsverlust weniger stark und schnell »lose« gegangen wäre.

b) Die jeweiligen Verursachungs- und Verschuldensbeiträge für den Ladungsverlust bewertet der Senat gem. § 287 ZPO im Verhältnis der Parteien mit 70 % (Klägerin) zu 30 % (Beklagte). Unter Auswertung des schriftlichen Gutachtens vom 04.03.2015 und den Angaben des Sachverständigen in seiner Anhörung 01.09.2016 ist davon auszugehen, dass zwar sowohl die mangelhaften Auflager als auch die mangelhafte Zurrung für den konkreten Ladungsverlust mitursächlich geworden sind. So hat der Sachverständige zusammenfassend festgestellt, dass die Mängel im Unterbau und an der Zurrung nicht voneinander getrennt werden können. Jedoch kann nicht von einer Gleichwertigkeit der Ursachen ausgegangen werden. Die Hauptursache für den Ladungsverlust liegt in den von der K. GmbH gelieferten Auflagern.

aa) Der Sachverständige hat in seinem Gutachten anschaulich dargestellt, dass die Ausgangsursache für die Lockerung der Ladung die Verwendung von ungeeignetem Material war. So führt der Sachverständige aus:

- »Ursächlich für den Verlust der beiden Turmsektoren und des Mastoberteils ... war letztendlich das Fehlen von geeigneten Transportböcken ... Die nicht sach- und fachgerechte Holzunterfütterung löste und/oder zerrieb sich in dem extremen Wetter.«
- »Im vorliegenden Falle und besonders unter Bedingungen »Winter Nordatlantik« mit einem verhältnismäßig kleinen Schiff waren besondere Vorkehrungen zur Sicherung und Bettung der Ladung angezeigt. Eine Lagerung auf Hartholz hätte den Vorrang vor einer Lagerung auf Weichholz haben müssen.«

In seiner Anhörung hat der Sachverständige klargestellt:

»Vom Ablauf her war es so, dass die Auflagen nachgegeben haben, dadurch ist Lose in die Ketten gekommen.«

Aufgrund der fehlerhaften Auswahl des verwendeten Materials, aber auch aufgrund von Verarbeitungs- und Konstruktionsfehlern hat der Sachverständige die Hauptursache für den Verlust der Decksladung bei der K. GmbH angesiedelt:

»Im vorliegenden Fall war ... jedoch hauptsächlich die mangelhafte Verarbeitung des Bockes ... und die zu geringe Anzahl von Auflagerhölzern ... ursächlich für den Verlust der Decksladung.«

bb) Lediglich begünstigt wurde der Ladungsverlust durch den Umstand, dass ein gefahrloses Nachzurren der verwendeten Ketten nicht möglich war und die Laschung fehlerhaft ausgeführt war (siehe oben).

cc) Grundlegende Planungs-, Konstruktions- und Materialfehler im Aufbau wiegen nach Auffassung des Senats schwerer als situationsbedingte Fehler bei der Befestigung der Ladung auf einem vorgegeben System.

Es wäre Sache der K. GmbH gewesen, der Schiffsmannschaft ein geeignetes Gesamtkonzept an die Hand zu geben, z.B. besondere Anweisungen zu erteilen, wenn Schwächen der Konstruktion infolge des Einsatzes von ungeeignetem Weichholz durch spezielle Zurrsysteme oder andere Ladungssicherungen ausgeglichen werden müssen. Die K. GmbH konnte sich nicht darauf verlassen, dass die Schiffsbesatzung die Eignung des vorgegebenen Stauholzes in Frage stellt.

Umgekehrt hätte es der Mannschaft obliegen, etwaige Bedenken am Zurrsystem rechtzeitig zu äußern oder bei Zweifeln zur geeigneten und sicheren Anbringung der Ketten nachzufragen.

5. Die Haftung der Beklagten ist der Höhe nach beschränkt.

a) Grundsätzlich bestimmt sich der Umfang des vom Verfrachter gem. § 606 Satz 2 HGB a.F. zu leistenden Schadensersatzes nach § 658 HGB a.F. Danach ist er insbesondere zum Ersatz des aufgrund des Verlustes der Kräne nebst Aufleger (bei schwerer See) entstandenen Schadens verpflichtet. Allerdings sieht 660 Abs. 1 HGB a.F. einen Haftungshöchstbetrag vor, der hier 326.000 SZR (= 2 Rechnungseinheiten \* 163.000 kg, wobei auf jeden Kranturm jeweils 74.500 kg und auf das Headpiece 14.000 kg entfallen) entspricht.

b) Die Beklagte hat ihr Recht auf Haftungsbeschränkung nach 660 Abs. 1 HGB a.F. nicht gem. § 660 Abs. 3 HGB a.F. verloren. Der Schaden ist nicht auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen, die die Beklagte als Verfrachter leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Dies hat das Landgericht mit zutreffenden Erwägungen festgestellt.

aa) § 660 Abs. 3 HGB a.F. verlangt – ebenso wie z.B. § 435 HGB – das Vorliegen von Leichtfertigkeit und das Bewusstsein von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts. Erforderlich ist eine sich dem Handelnden aus seinem leichtfertigen Verhalten aufdrängende Erkenntnis, es werde wahrscheinlich ein Schaden entstehen. »Dabei reicht die Erfüllung des Tatbestandsmerkmals der Leichtfertigkeit für sich allein nicht aus, um auf das Bewusstsein von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts schließen zu können. Eine solche Erkenntnis als innere Tatsache ist vielmehr erst dann anzunehmen, wenn das leichtfertige Verhalten nach seinem Inhalt und nach den Umständen, unter denen es aufgetreten ist, diese Folgerung rechtfertigt« (BGH, Urt. v. 12.01.2012 – I ZR 214/10 –, [= TranspR 2012, 107] Rn. 27, juris, m.w.N.). »Wer ... elementare Sorgfaltsvorkehrungen unterlässt, handelt in dem Bewusstsein, dass es wegen des Fehlens solcher Vorkehrungen zu einem Schadenseintritt kommen kann« (BGH, Urt. v. 11.11.2004 – I ZR 120/02 [= TranspR 2006, 161] –, Rn. 32, juris; ferner etwa BGH, Urt. v. 25.03.2004 – I ZR 205/01 [= TranspR 2004, 309] –, BGHZ 158, 322–334, Rn. 38).

bb) Die Voraussetzungen für den Wegfall der zugunsten des Frachtführers (hier des Verfrachters) bestehenden gesetzlichen oder vertraglichen Haftungsbegrenzungen hat die Klägerin darzulegen und gegebenenfalls zu beweisen (BGH, Urt. v. 22.11.2007 – I ZR 74/05 [= TranspR 2008, 30], BGHZ 174, 244 Rn. 25; Urt. v. 13.01.2011 – I ZR 188/08, TranspR 2011, 218 Rn. 15 = VersR 2011, 1161). Dies ist ihr nicht gelungen.

(1) Zunächst ist zu berücksichtigen, dass nach § 660 Abs. 3 HGB (anders als bei §§ 435, 428 HGB) nur ein qualifiziertes Verschulden des Verfrachters bzw. seiner Organe selbst zum Wegfall der Haftungsbeschränkung nach § 660 Abs. 1 HGB a.F. führt (BGH, Urt. v. 18.06.2009 – I ZR 140/06 [= TranspR 2009, 327] –, BGHZ 181, 292–303, Rn. 34 ff.; ferner BGH, Urt. v. 29.07.2009 – I ZR 212/06 [= TranspR 2009, 331] –, Rn. 29, juris). Der Beklagten kann deshalb nur ein etwaiges (eigenes) Organisationsverschulden angelastet werden, wenn sie zum einen sich selbst leichtsinnig der Erkenntnis verschlossen haben sollte, dass die Verladung und Sicherung der Kranelemente wie durchgeführt nicht den zu erwartenden Anforderungen genügt, und zum anderen selbst das Bewusstsein einer Schadenwahrscheinlichkeit hatte. Ob und ggf. welche Kenntnisse, Versäumnisse oder Schadenprognosen bei anderen Personen (Hilfspersonen) vorlagen, ist dagegen irrelevant. Auf Leichtfertigkeit oder Einschätzungen zu einem möglichen Schadeneintritt durch Mitarbeiter der L.M., der K. GmbH oder der Schiffsbesatzung kommt es nicht an. Abzustellen ist nicht auf Fehler oder Versäumnisse beim Verladevorgang am 16.12.2009, mit dem die Organe der Beklagten nicht befasst waren, sondern auf die Frage, ob die Beklagte gebotene Weisungen oder Überwachungen unterlassen hat.

(2) Ein leichtfertiges Handeln der Organe der Beklagten kann nicht angenommen werden.

(a) Zwar hat der BGH entschieden, dass es für ein grobes Organisationsverschulden spricht, wenn ein Schiff den Hafen mit unzureichend gesicherter Ladung verlässt. Der Verfrachter muss dann im Einzelnen vortragen, was er zur Vermeidung des konkret eingetretenen Schadens unternommen hat. Erheblich ist etwa, welche organisatorischen Maßnahmen er selbst bzw. die für ihn handelnden Organe ergriffen haben, um Verladungsfehler zu verhindern. Kommt der Verfrachter der ihm obliegenden Darlegungslast nicht nach, erstreckt sich die Vermutung eines groben Organisationsverschuldens auch auf das Verhalten seiner Organe (BGH, Urt. v. 29.07.2009 – I ZR 212/06 [= TranspR 2009, 331] –, Rn. 40, juris; BGH, Urt. v. 08.05.2002 – I ZR 34/00 [= TranspR 2002, 408] –, Rn. 24 ff., juris).

So liegt der Fall hier jedoch nicht. Die Beklagte ist ihrer sekundären Darlegungslast nachgekommen, auch wenn sie nicht im Einzelnen vorgetragen hat, wie der Verladetermin am 16.12.2009 ablief und welche Maßnahmen wer konkret veranlasst bzw. angewiesen, ausgeführt und abgenommen hat. Zunächst hatte die Beklagte gegenüber der Klägerin keinen Informationsvorsprung Einzelheiten zur Verladung konnte die Versicherungsnehmerin der Klägerin bei der L.M. bzw. K.-GmbH selbst abfragen. Weiterhin hat die Beklagte zum Schadenhergang Recherchen angestellt und der Klägerin die erlangten Informationen zugänglich gemacht.

(b) Leichtfertigkeit kann nur bei besonders schweren Pflichtverstößen bejaht werden. Die Beklagte müsste sich in krasser Weise über die (Sicherheits-)Interessen der Versicherungsnehmerin der Klägerin hinweggesetzt haben, etwa weil sie »elementare Schutzvorkehrungen« unterlassen hat (siehe etwa Koller, Transportrecht, 9. Aufl. [2016], § 435 HGB Rn. 6 m.w.N.). Dies ist hier nicht der Fall.

(aa) Unstreitig hat die Beklagte schon mehrere Fahrten mit vergleichbarer Ladung und Sicherung vorgenommen, ohne dass es zu einem Schadeneintritt gekommen ist.

(bb) Allein der Umstand, dass es zwei Monate vor dem streitgegenständlichen Ladungsverlust bereits einen Schadenfall beim Seetransport eines Krans gegeben hat, genügt nicht, ein qualifiziertes Organisationsverschulden der Beklagten zu begründen.

Zunächst sind die beiden Seetransporte nicht vergleichbar. Beim Schadenfall im Oktober 2009 (Gegenstand des Verfahrens zur beigezogenen Gerichtsakte 6 U 24/13) war nicht die A.C.T., sondern eine andere Reederei beauftragt. Das streitgegenständliche Verfahren betrifft darüber hinaus sowohl ein anderes Schiff als auch eine andere Schiffsbesatzung als im Parallelfall. Anhaltspunkte für die Annahme, dass die Organe der Beklagten eine Wiederholung etwaiger Fehler der Besatzung der »Adele C« (Schiff aus dem Parallelverfahren) und der Besatzung der »A Z« befürchten mussten, sind nicht dargelegt.

Fernerhin ist für die Beurteilung des Pflichtenverstößes nicht der heutige Kenntnisstand (»ex post«) aufgrund zwischenzeitlich eingeholter Sachverständigengutachten maßgebend. Vielmehr ist auf den Zeitpunkt der Handlung oder Unterlassung abzustellen. Nicht ersichtlich ist, dass die Beklagte sich vor der Verladung am 16.12.2009 leichtfertig der Erkenntnis verschlossen hat, dass die zum Schadensereignis im Oktober 2009 führenden Ursachen beim streitgegenständlichen Transport erneut vorliegen könnten. Anhaltspunkte dafür, dass bereits kurze Zeit nach dem ersten Schadensereignis

- konkreter und ernsthafter Anlass bestand, das Sicherheitskonzept nicht nur innerhalb der eigenen Organisation, sondern auch mit Wirkung für die Nebenintervenientinnen grundsätzlich neu zu gestalten bzw. wenigstens anzupassen, und
- ausreichend Zeit für die ggf. erforderliche Planung und Umsetzung vorhanden war, die ggf. zu ergreifenden Maßnahmen umzusetzen,

hat die Klägerin nicht vorgetragen.

Das Landgericht hat am 22.07.2014 dementsprechend darauf hingewiesen, dass konkret dargelegt werden müsste, welche Erkenntnisse zu welchem Zeitpunkt vorlagen und von der Beklagten hätten berücksichtigt werden müssen. Daraufhin hat die Klägerin nur pauschal vorgetragen, es hätte eine Prüfungspflicht der Beklagten bestanden, weil der Transport im Schadensfall »Adele« in derselben Art und Weise vorgenommen worden sei. Aus diesem Vortrag ergibt sich aber nicht, aufgrund welcher konkreten Tatsachen ein Rückschluss auf Leichtfertigkeit der Organe der Beklagten gezogen werden soll. So ist bereits nicht dargelegt, woraus sich im Einzelnen eine Vergleichbarkeit der beiden Transporte mit ihren jeweiligen Schadensereignissen herleiten soll. Nicht vor-

getragen ist z.B., welche Erkenntnisse bei der Beklagten zur Schadenursache vorliegen, insbesondere ob bei ihr Zweifel zur praktizierten Sicherung der Ladung durch Ketten hätten aufkommen müssen. Der Schadenfall im Oktober war vielmehr im Dezember 2009 noch nicht aufgeklärt:

- Offenbar wurde der Schaden im Oktober 2009 zunächst den schwierigen Wetterbedingungen (Sturm auf der Nordsee) und Versäumnissen der Schiffscrew (des Kapitäns) zugeordnet (siehe auch Gutachten von Herrn K. vom 14.11.2011).
- Beanstandungen zur Ladungssicherung wurden durch den Sachverständigen S. erst im Bericht vom 17.03.2010 erhoben. Die Kausalität einer etwaigen unzureichenden Stauung/Laschung der Sendung war genauso streitig wie die Beantwortung der Frage, wer – auch aufgrund der Einschaltung der K. GmbH – für die Ladungssicherung (etwa die Anbringung von Zurrpunkten) verantwortlich war.
- Es gab Stellungnahmen, die zu dem Ergebnis gelangten, dass die Laschung ordnungsgemäß erfolgt und das von der K. GmbH gestellte Stauholz unzureichend war.
- Erst im Laufe des Rechtsstreits zu 419 HKO 89/10 (lange nach dem hier streitgegenständlichen Ereignis) erhärtete sich der Verdacht, dass die auf dem Schiff »Adele« vorgenommene Ladungssicherung nicht fachgerecht erfolgt sein könnte (siehe etwa Anhörung von Herrn K. am 16.04.2012).

(3) Zumindest ungewiss ist, ob die Organe der Beklagten erkannt haben, dass wahrscheinlich ein Schaden eintreten kann. Aus welchen Umständen ein entsprechendes Bewusstsein aufgrund des Schadensereignisses aus dem Oktober 2009 abgeleitet werden soll, ist nicht dargelegt. Wenn eine Vielzahl von Transporten zuvor reibungslos verliefen und kurz nach dem ersten Schadenereignis noch keine gesicherten Erkenntnisse zu notwendigen Organisationsanpassungen bestanden, kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich die Organe der Beklagten im Dezember 2009 noch keine Gedanken über die Möglichkeit eines weiteren Schadeneintritts gemacht haben.

6. Streitig ist zwischen den Parteien die Beurteilung der Frage, wie die Haftungsquote unter Berücksichtigung des Haftungshöchstbetrages zu berechnen bzw. von welchem Ausgangswert auszugehen ist. Während die Klägerin meint, es sei anhand des tatsächlichen Schadens (2.242.873,40 €) zuerst die Quote zu bilden und anschließend § 660 Abs. 1 HGB a.F. abzuwenden, so dass hier der Höchstbetrag zu zahlen sei, hat das Landgericht die Quotelung anhand des gem. § 660 Abs. 1 HGB ermittelten Wertes vorgenommen und unter Annahme einer Haftungsteilung eine Zahlungsverpflichtung der Beklagten lediglich in Höhe des halben Haftungshöchstbetrages bejaht. Der Auffassung des Landgerichts ist nicht zu folgen (so auch *Bahnsen*, in: *Rabel/Bahnsen*, Seehandelsrecht, 5. Aufl. (2018), § 504 Rn. 49). Es ist vielmehr system- und sachgerecht, den zu ersetzenden Schaden festzustellen, anschließend eine Minderung der Ersatzpflicht über § 254 BGB zu berücksichtigen und erst dann das Korrektiv der Ersatzgrenze heranzuziehen.

a) In vergleichbaren Fällen entspricht es allgemeiner Meinung, dass die Anwendung von § 254 BGB zu einer Quotelung des entstandenen Schadens und nicht der Haftungshöchstsumme führt. So wird die in Art. 23 Abs. 3 CMR

genannte Haftungshöchstsumme nicht gequotelt (Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urt. v. 16.07.2008 – 5 U 34/08 [= *TranspR* 2008, 409] – 3, Rn. 42 ff., juris; OLG Koblenz, Urt. v. 20.05.2010 – 5 U 1443/09 [= *TranspR* 2010, 442] –, Rn. 13, juris; *Koller*, *Transportrecht*, 9. Aufl. [2016], Art. 23 CMR Rn. 8; *Reuschle*, in: *Staub*, HGB, 5. Aufl. 2017, Art. 23 Rn. 73; EBJS/*Boesche*, CMR Art. 23 Rn. 21, beck-online; *Jesser-Huß*, in: Münchener Kommentar: *Handelsgesetzbuch – Transportrecht*, 3. Aufl. [2014], Art. 23 CMR Rn. 18). Des Weiteren wird die Haftungsbeschränkung nach § 504 HGB erst berücksichtigt, wenn die von dem Verfrachter zu leistende Entschädigung – unter Berücksichtigung eines anspruchskürzenden Mitverschuldens – ermittelt wurde (*Bahnsen*, in: *Rabel/Bahnsen*, Seehandelsrecht, 5. Aufl. (2018), § 504 Rn. 49).

b) Es besteht keine Veranlassung bei einem Zusammenreffen von §§ 606 Satz 2 und 608 Abs. 1 Nr. 5 HGB a.F. den Haftungsbetrag nach § 660 Abs. 1 HGB a.F. in entsprechender Anwendung des § 254 BGB zu reduzieren.

aa) § 254 BGB knüpft nach seinem Wortlaut an den (tatsächlichen) Schaden an. Dies gilt auch für §§ 606 Satz 2 und 608 Abs. 1 Nr. 5 HGB (a.F.). Mit dem Wort »Schaden« ist in diesen Vorschriften – genauso wie in den ähnlich formulierten Art. 17 Abs. 1 und 5 CMR – der (Gesamt-)Schaden angesprochen, der bei einem vollständigen oder teilweisen Verlust der Ware entsteht.

bb) Der Sinn und Zweck von § 660 Abs. 1 HGB a.F. gebietet es (insbesondere bei großen Schadensereignissen) nicht, den allgemeinen zivilrechtlichen Grundsatz einer unbeschränkten Haftung zugunsten des Verfrachters weiter einzuschränken und – vorbehaltlich einer Anwendung von § 660 Abs. 3 HGB a.F. – nicht nur eine Höchstbetragshaftung anzunehmen, sondern darüber hinaus die Höchstbetragshaftung noch weiter unter Anwendung von § 254 BGB zu reduzieren.

Die Höchsthaftungssumme gem. § 660 Abs. 1 HGB a.F. enthält bereits eine Privilegierung; der Verfrachter soll vor einer wirtschaftlich unzumutbaren Inanspruchnahme geschützt werden (BGH, Urt. v. 30.01.1981 – I ZR 18/79 –, BGHZ 79, 302–307, Rn. 12 zu Art. 23 Abs. 3 CMR).

Würde nun der schon reduzierte Haftungsumfang Grundlage für die Quotelung nach § 254 BGB sein, so würde der ohnehin schon begünstigte Verfrachter eine weitere – nicht gerechtfertigte – Haftungserleichterung erfahren (*Bahnsen*, in: *Rabel/Bahnsen*, Seehandelsrecht, 5. Aufl. (2018), § 504 Rn. 49).

Eine solche widerspricht indes der im Regelfall herrschenden unbeschränkten Haftung des Schädigers. Eine Haftungsbegrenzung kann nur angenommen werden, wenn sie gesetzlich oder vertraglich (wirksam) vorgesehen ist. Fehlt es an einer hinreichend deutlichen Regelung, kann nicht über eine entsprechende Anwendung von § 254 BGB der Verfrachter über die Haftungshöchstsumme einseitig zu Lasten des Geschädigten begünstigt werden.

c) Bei Zugrundelegung der Haftungsquote von »70 % zu 30 %« (siehe oben) bleibt es damit bei der Haftung der Beklagten auf den Höchstsummenbetrag i.S.v. § 660 Abs. 1 HGB (a.F.). Wird als Ausgangswert der von der Klägerin an-



gegebene tatsächliche Schaden mit 2.242.873,40 € zugrunde gelegt, ergibt sich bei einem Haftungsanteil der Beklagten von 30 % ein Schadenbetrag von 672.862,02 €, der deutlich über der von der Beklagten zu zahlenden Haftungshöchstsumme liegt.

II.

Die zulässige Anschlussberufung der Beklagten ist insofern begründet, als von dem der Klägerin zustehenden Haftungshöchstbetrag nicht nur ein Betrag von 20.538,09 €, sondern ein Betrag von 28.753,32 € in Abzug zu bringen ist.

1. Die von der Beklagten erklärte Hilfsaufrechnung greift i.H.v. 28.753,32 € durch. Über diesen Betrag hinausgehende Gegenforderungen kann die Beklagte nicht geltend machen.

Die vom Landgericht angenommenen Gegenforderungen der Beklagten in Höhe von insgesamt 20.538,09 € werden von der Klägerin in ihrer Berufungsbegründung nicht angegriffen. Allerdings meint die Beklagte in ihrer Berufungserwiderung bzw. Anschlussberufung, das Landgericht habe den Vortrag der Beklagten bzw. Nebenintervenientin nicht ausreichend berücksichtigt und Beweisantritte unberücksichtigt gelassen, so dass weitere Forderungspositionen in Abzug zu bringen seien. Dieser knappe Vortrag genügt nicht, Zweifel an der Richtigkeit und Vollständigkeit der Tatsachenfeststellungen im angefochtenen Urteil zu begründen oder eine erhebliche Rechtsverletzung aufzuzeigen (§ 520 Abs. 3 Nr. 2 und 3 ZPO). Nicht benannt wird, zu welcher der Schadensersatzpositionen bzw. zu welchen konkreten Tatsachen welcher Beweis in erheblicher Weise übergangen worden sein soll. Das Landgericht hat diverse der geltend gemachten Schadenspositionen als nicht substantiiert und schlüssig angesehen. Hierauf geht die Anschlussberufung nicht (näher) ein.

Allerdings ist eine Korrektur der vom Landgericht vorgenommenen Berechnung vorzunehmen. Während das Landgericht die berechtigten Gegenforderungen der Beklagten (41.076,17 €) aufgrund einer Haftungsquote von 50 zu 50 % auf einen Betrag i.H.v. 20.538,09 € halbiert hat, nimmt der Senat eine Haftungsquote von 70 zu 30 % an (siehe oben), so dass sich ein Aufrechnungsbetrag von 28.753,32 € ergibt (= 41.076,17 € \* 70/100).

2. Der in der Anschlussberufung geltend gemachte Anspruch auf Zahlung von 65.728,78 € nebst Zinsen ist nicht gegeben. Die von der Beklagten geltend gemachten Gegenforderungen sind – wenn und soweit sie berechtigt sind – durch Aufrechnung erloschen.

[...]

Einsender: Rechtsanwalt Benjamin Grimme, Hamburg

### Luft

Art. 2 lit. b) FluggastrechteVO

**Der Begriff »ausführendes Luftfahrtunternehmen« im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.02.2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbe-**

**förderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 und insbesondere ihres Art. 2 Buchst. b) ist dahin auszulegen, dass er das Luftfahrtunternehmen, das – wie das im Ausgangsverfahren in Rede stehende – einem anderen Luftfahrtunternehmen im Rahmen eines Vertrags über die Vermietung eines Flugzeugs mit Besatzung (»wet lease«) das Flugzeug samt Besatzung vermietet, für die Flüge aber nicht die operationelle Verantwortung trägt, nicht erfasst, auch wenn es in der den Fluggästen ausgestellten Buchungsbestätigung über einen Platz auf einem Flug heißt, dass dieser Flug von dem erstgenannten Unternehmen ausgeführt wird.**

**EuGH, Ur. v. 04.07.2018 – C-532/17\***

ECLI:EU:C:2018:527

(Vorgehend: LG Hamburg, Entscheidung vom 29.06.2017 – 309 S 89/16; AG Hamburg, 31a C 189/15; Wolfgang Wirth, Theodor Mülder, Ruth Mülder, Gisela Wirth gegen Thomson Airways Ltd.)

[1] Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 2 Buchst. b) der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.02.2004 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. 295/91 (ABl. 2004, L 46, S. 1).

[2] Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen Wolfgang Wirth, Theodor Mülder, Ruth Mülder und Gisela Wirth auf der einen und der Thomson Airways Ltd auf der anderen Seite wegen deren Verpflichtung, diesen vier Fluggästen Schadensersatz wegen einer Flugverspätung von mehr als drei Stunden bei der Ankunft zu zahlen.

### Rechtlicher Rahmen

#### Verordnung Nr. 261/2004

[3] Die Erwägungsgründe 1 und 7 der Verordnung Nr. 261/2004 lauten:

»(1) Die Maßnahmen der [Union] im Bereich des Luftverkehrs sollten unter anderem darauf abzielen, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen. Ferner sollte den Erfordernissen des Verbraucherschutzes im Allgemeinen in vollem Umfang Rechnung getragen werden.

...

(7) Damit diese Verordnung wirksam angewandt wird, sollten die durch sie geschaffenen Verpflichtungen dem ausführenden Luftfahrtunternehmen obliegen, das einen Flug durchführt oder durchzuführen beabsichtigt, 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.«

\* Verfahrenssprache: Deutsch.