

dens reichten nicht aus. Der reguläre Transport war entgegen der Einschätzung des Zeugen G. nicht am Mittwoch, den 26. 4. 2006, zu Beginn der Frühschicht um 6.00 Uhr in Schweinfurt, sondern traf erst gegen 10.00 Uhr dort ein. Insofern hätte die Bekl. nicht der Z. FH mitteilen dürfen, dass Anlieferung am 26. 4. 2006 um 6.00 Uhr sein würde, ohne ergänzende Maßnahmen zu ergreifen. Solche wurden erst am Dienstag auf Intervention des Zeugen K. durchgeführt. In dieser Situation hätte der Zeuge G. nicht darauf vertrauen dürfen, dass der reguläre Transport ab Montagmorgen rechtzeitig ankommen würde. Vielmehr hätte er die von ihm skizzierten zuzusätzlichen Maßnahmen, wie die Beförderung mit zwei Fahrern oder den Lufttransport oder das Entgegenschicken des Lieferwagens – wie dann am Dienstag erfolgt – noch am Freitagnachmittag einleiten müssen. Durch das Unterlassen der Einleitung dieser sofortigen Maßnahmen hat die Bekl. sehenden Auges den Schaden der Versicherungsnehmerin der Kl. billigend in Kauf genommen. Daher kommt es auch nicht darauf an, dass sich die Bekl. mit dem Telefonat des Zeugen G. mit der unbekanntem Mitarbeiterin der Z. FH absichern wollte. Im Übrigen wäre dieser telefonische Hinweis an eine unbekanntem Mitarbeiterin nicht ausreichend gewesen. Vielmehr hätte die Bekl. den verantwortlichen Mitarbeiter der Z. FH, also den Zeugen K., direkt ansprechen müssen. Dieser bekundete, seine Mitarbeiterin L. habe ihm am Dienstag, 25. 4. 2006, vor 10.08 Uhr mitgeteilt, dass wegen des Stehenbleibens des Transports in Spanien die Fertigung ab 17.00 Uhr eingestellt werden müsse. Dies habe er dann mit der Mail Anl. K8 an den Zeugen K. weitergemeldet. Aus der Formulierung des Mails ist zu entnehmen, dass hier ein laufender Kontakt bestand.

c) Schließlich begründet eine Gesamtschau der Vorgänge den Vorwurf des qualifizierten Verschuldens der Bekl.

Die Bekl. hätte schon am Donnerstag merken müssen, dass sie den Auftrag an den falschen Partner in Spanien weitergeleitet hat. Nachdem sie dies erst am Freitagnachmittag festgestellt hatte und dann kein Transport mehr möglich gewesen sein soll, hätte sie sofort einen schnellen Transport für Montagmorgen organisieren und durchführen können und müssen, um den Anliefertermin am Dienstag, 11.00 Uhr einzuhalten. Denn ihr war bewusst, dass es infolge der Just-in-time-Lieferung bei Überschreiten der Anlieferungsfrist im Laufe des Dienstags zu Produktionsstillständen kommen konnte. Dagegen hat sie unbegründet darauf vertraut, dass auch der reguläre Transport ab Montagmorgen bis Mittwoch 6.00 Uhr noch ausreichend sein würde, was tatsächlich nicht der Fall war. Die Leichtfertigkeit des Verhaltens der Bekl. wird eindrucksvoll dadurch unterstrichen, dass ihren verantwortlichen Mitarbeitern G. und K. die Anlieferungszeit bis 11.00 Uhr am Anlieferungstag nicht – mehr – bewusst war. Dann ist es nur eine Frage der Zeit, bis es zu Lieferfristüberschreitungen mit Produktionsstillständen bei der Versicherungsnehmerin der Kl. kommt.

3. Ein mitwirkendes Verschulden der Versicherungsnehmerin der Kl. an der Schadensentstehung und Schadensentwicklung liegt nicht vor. Die Versicherungsnehmerin der Kl. war nicht verpflichtet, auf die besondere Dringlichkeit des Transports hinzuweisen, weil eine feste Lieferzeit vereinbart war. Dann ist es Sache der Bekl., diese Lieferzeit auch einzuhalten.

4. Auf Grund der Aufstellung Anl. K5 und der Aussage des Zeugen R. der diese Aufstellung erläuterte, ist davon auszugehen, dass der geltend gemachte Schaden auch tatsächlich bei der Versicherungsnehmerin der Kl. entstanden ist. Die

Kl. meint in der Berufung lediglich, dass die Beweisaufnahme die Höhe des geltend gemachten Schadens bestätigt habe. Die Bekl. äußert sich in der Berufungserwiderung nicht weiter zur Höhe des Schadens.

5. Da die Bekl. für den vollen Verzögerungsschaden nach Art. 17, 19, 29 CMR Ersatz leisten muss, kommt es auf die Frage, ob hier statt der CMR das nationale Recht mit einer unbeschränkten Haftung anzuwenden ist, nicht an.

6. Nach Art. 27 CMR hat die Kl. nur Anspruch auf 5 % Zinsen. Auf die zutreffenden Ausführungen des Landgerichts unter I. 7. der Entscheidungsgründe wird Bezug genommen.

[Nebenentscheidung]

Einsender: RA Benjamin Grimme, Hamburg

Multimodaler Transport

§§ 452a, 607 Abs. 2 HGB

1. Bei einem Multimodalvertrag ist die Reparatur eines Containers im Löschhafen vor Übergabe an den Landfrachtführer der Seestrecke zuzurechnen.

2. Gerät der Container durch die Reparaturarbeiten in Brand, so kann sich der Frachtführer auf die Haftungsbe freiung nach § 607 Abs. 2 HGB berufen.

[Leitsätze des Einsenders]

HansOLG Hamburg, Urteil vom 19. 6. 2008 – 6 U 26/07 – nicht rechtskräftig

(Vorinstanz: LG Hamburg, Urteil vom 22. 12. 2006 – 412 O 28/06)

Nichtzulassungsbeschwerde unter Az. I 2 R 108/08

Gründe:

I. Mit der Behauptung, alleiniger Transportversicherer der Firma Schuh Import und Export G. GmbH zu sein, nimmt die Kl. die Bekl. aus abgetretenem bzw. übergegangenem Recht auf Schadensersatz wegen eines Transportschadens in Anspruch.

Die Firma Schuh Import und Export G. GmbH beauftragte die Bekl. zum Festpreis mit der Beförderung eines Containers mit Damenschuhen von Ho Chi Minh City über Rotterdam nach Merzalben/Deutschland. Der Transport von Vietnam nach Rotterdam erfolgte per Schiff, der Weitertransport sollte per Lkw erfolgen. Die Bekl. beauftragte mit dem Seetransport die Nebenintervenientin, diese wiederum beauftragte die Firma A. mit der Transportdurchführung. Da die »gooseneck«-Haltevorkehrung unterhalb des Containers verbogen war, beauftragte die Firma A. nach Ankunft des Containers im Hafen von Rotterdam die Firma K. B.V. am 4. 5. 2005 mit der Reparatur, die diese noch am selben Tag auf dem Europortterminal in Rotterdam ausführte. Hierbei wurde am beladenen Container u. a. ein Schweißbrenner eingesetzt. Am 6. 5. 2005 kam es in dem Container, der nach Durchführung der Reparatur wieder zum Containerstapel zurückgebracht worden war, zu einem Brand, der zu einer vollständigen Zerstörung der Ladung führte. Das von der Kl. in Auftrag gegebene Sachverständigengutachten der I. Averij B.V., Rotterdam kam zu dem Ergebnis, dass das Feuer durch

die Schweißarbeiten verursacht worden sei, die wegen der Gefahr eines Brandausbruches nicht am beladenen Container hätten ausgeführt werden dürfen.

Die Kl. hat vorgetragen, das Feuer sei durch Leichtfertigkeit seitens der eingesetzten Mitarbeiter der Reparaturfirma verursacht worden, da keine Schweißarbeiten an einem beladenen Container hätten durchgeführt werden dürfen. Ein Verschulden ihrer Erfüllungsgehilfen bzw. Subunternehmer habe sich die Bekl. zuzurechnen. Im Übrigen habe die Bekl. es offensichtlich unterlassen, Anweisungen oder Instruktionen zu geben, wie zu verfahren sei, wenn an den Containern geschweißt werden müsse.

Die Kl. hat beantragt, die Bekl. zu verurteilen, an die Kl. 102.591,11 € nebst 5 Prozentpunkten Zinsen über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Bekl. und die Nebenintervenientin haben beantragt, die Klage abzuweisen. Sie haben vorgetragen, der Verfrachter hafte nur für eigenes Verschulden, weil der Schaden durch Feuer entstanden sei. Ein Auswahl- oder Überwachungsverschulden liege jedoch nicht vor. Denn – unstrittig – arbeite die Bekl. mit Kenntnis der Firma Schuh Import und Export G. GmbH seit Jahren ohne Beanstandungen mit der Nebenintervenientin zusammen. Zudem habe es sich um Routinereparaturarbeiten gehandelt, die von der Firma K. B.V., einem Spezialunternehmen, ständig durchgeführt würden. Bei dieser Reparatur von 10 Minuten seien keine Probleme aufgetreten. Im Übrigen könne Ursache des Feuers auch eine Selbstentzündung gewesen sein.

Wegen der Einzelheiten des Sach- und Streitstandes in der ersten Instanz wird auf den Tatbestand des angefochtenen Urteils Bezug genommen.

Mit Urteil vom 22. 12. 2006 hat das Landgericht die Klage abgewiesen. Das Landgericht hat die Auffassung vertreten, dass sich die Haftung der Bekl. gemäß § 452a HGB nach Seefrachtrecht bestimme, weil sich der Container zum Zeitpunkt des Brandes noch auf dem Europortterminal in Rotterdam befunden und daher der nachfolgende Transportabschnitt noch nicht begonnen habe. Da die Sendung durch Brand zerstört worden sei, greife der Haftungsausschluss aus § 607 Abs. 2 HGB ein, mit der Folge, dass der Verfrachter nur eigenes Verschulden zu vertreten habe und mithin für das Verschulden der von ihm eingeschalteten Hilfspersonen nicht hafte. Zwar müsse wegen der Durchführung von Schweißarbeiten an einem beladenen Container wegen der auf der Hand liegenden Möglichkeit eines Brandes als Folge der Erhitzung von einer fahrlässigen Schadensverursachung ausgegangen werden, ein eigenes Verschulden der Bekl. bzw. ihres Inhabers unter diesem Gesichtspunkt liege jedoch nicht vor, weil sie bzw. er die Schweißarbeiten nicht selbst durchgeführt und ersichtlich auch keine entsprechenden Anweisungen erteilt oder Kenntnis von der Beschädigung am Container gehabt habe. Hinsichtlich eines daher allein in Betracht kommenden Auswahl- und Überwachungsverschuldens sei im Hinblick darauf, dass der Transport nicht von der Nebenintervenientin, sondern durch die von ihr beauftragte Firma A. durchgeführt wurde, die wiederum den Reparaturauftrag für den Container erteilte, bereits nicht ersichtlich oder zu vermuten, dass ein Ursachenzusammenhang zwischen fehlerhafter Auswahl oder Überwachung der Nebenintervenientin und dem Schadenseintritt bestehe. Dass für die Bekl. kein Anlass bestanden habe, an der Zuverlässigkeit der Nebenintervenientin zu zweifeln, habe die Bekl. ausreichend und unbestritten dargelegt.

Wegen der Einzelheiten der Begründung der Entschei-

dung des Landgerichts wird auf die Entscheidungsgründe des angefochtenen Urteils Bezug genommen.

Mit ihrer Berufung wendet sich die Kl. zunächst gegen die Anwendung des Seefrachtrechts. Sie ist der Auffassung, mit dem Transport des Containers zum Reparaturplatz würde deshalb »besondere Umstände« im Sinne der BGH-Entscheidung vom 3. 11. 2005 (TranspR 2006, 35 [36]) und damit eine eigenständige Landtransport-Teilstrecke vorliegen, weil der Container nicht unmittelbar nach dem Löschen vom Seeschiff auf das für den Landtransport vorgesehene Fahrzeug verladen worden sei, sondern mehrere Tage auf dem Terminal gestanden habe und außerdem die Reparatur dem Landtransport gedient habe. Wegen des letztgenannten Aspekts fehle es zudem jedenfalls an der erforderlichen engen Verbindung der Reparaturarbeiten mit dem Seetransport. Es handele sich vielmehr um mit dem Beladen für den Landtransport zusammenhängende oder es vorbereitende Handlungen, die dem Landtransport zuzurechnen seien. Selbst bei Anwendung des Seerechts würde jedenfalls der Haftungsausschluss des § 607 Abs. 2 HGB nicht eingreifen. Bereits eine teleologische Reduktion des § 607 Abs. 2 HGB schließe die Anwendung aus. Da der Haftungsausschluss mit dem Umstand begründet werde, dass durch ein kleines Versehen bei der Schiffsführung und technischen Handhabung auch durch Feuer ein unverhältnismäßig hoher Schaden eintreten könne, auf den der Verfrachter nach Antritt der Reise keinen Einfluss mehr habe (so *Rabe*, Seehandelsrecht, § 607 Rn. 3), entfalle der Haftungsausschluss im vorliegenden Fall, da der Container bereits entladen gewesen sei und der Verfrachter daher wieder zur Einflussnahme in der Lage gewesen sei. Da die Schweißarbeiten im Übrigen der Wiederherstellung der Transportfähigkeit für den Landtransport gedient hätten, hätten diese »mit allen Fällen von Missgeschick, welche sich mit der Benutzung des Schiffes als Transportmittel ereignen möchten« (so RG in der »Braunschweig«-Entscheidung, zitiert nach *Rabe*, a.a.O. Rn. 2) nichts mehr zu tun gehabt. Da die Bekl. zudem auch einen ordnungsgemäßen Container zu stellen gehabt habe, könne für dieses mietvertragliche Element der Ausschluss für Feuer schon vom Ansatz her nicht gelten. Schließlich müsse § 607 Abs. 2 HGB auch im Zusammenhang mit Abs. 1 gesehen werden. Da § 607 HGB § 278 BGB nur so weit verdränge, wie der Anwendungsbereich des § 607 HGB reiche, müsse das Verschulden des Schweißbetriebes dem Verfrachter nach § 278 BGB zugerechnet werden. Außerdem falle der Bekl. auch ein eigenes Verschulden zur Last, da sie nicht dafür Sorge getragen habe, über alle unvorhergesehenen Transporthindernisse informiert zu werden, um sodann im vorliegenden Fall Anweisungen und Hinweise hinsichtlich der Schweißarbeiten erteilen zu können.

Die Kl. beantragt, das Urteil des Landgerichts Hamburg abzuändern und die Bekl. zu verurteilen, an die Kl. 102.591,11 € nebst 5 Prozentpunkten Zinsen über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Bekl. und die Nebenintervenientin beantragen, die Berufung zurückzuweisen. Beide verteidigen das angefochtene Urteil, vertiefen ihren Vortrag erster Instanz und treten den Rechtsausführungen der Kl. in der Berufungsinstanz in allen Punkten entgegen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Parteivortrags wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

II. Die zulässige Berufung der Kl. hat keinen Erfolg. Das Landgericht hat die Klage zu Recht abgewiesen.

Auf den zwischen der Versicherungsnehmerin der Kl. und der Bekl. abgeschlossenen grenzüberschreitenden Multimodaltransportvertrag findet deutsches Recht Anwendung (1.). Da der Schadensort bekannt ist, gilt gemäß § 452a HGB das Recht, das für einen hypothetischen Teilstreckenvertrag gelten würde; dies führt hier gemäß Art. 28 Abs. 4 EGBGB wiederum zur Anwendung deutschen Rechts (2.). Der Schadensort ist der Seestrecke zuzuordnen (3.). Die Bekl. haftet für den Schaden gemäß § 607 Abs. 2 HGB (Feuer) nicht, da ihr ein eigenes Verschulden nicht zur Last fällt (4.).

1. Auf den zwischen der Versicherungsnehmerin der Kl. und der Bekl. abgeschlossenen Transportvertrag findet deutsches Recht Anwendung, da sich sowohl der Sitz der Versicherungsnehmerin als auch der Sitz der Bekl. und auch der Entladeort im Inland befindet (Art. 28 Abs. 4 EGBGB).

2. Nach deutschem Recht liegt ein multimodaler Beförderungsvertrag im Sinne des § 452 HGB vor. Bei bekanntem Schadensort gilt gemäß § 452a HGB das Recht, das für einen hypothetischen Teilstreckenvertrag gelten würde, wobei von einem Teilstreckenvertrag zwischen den Parteien des Gesamtvertrages, nicht aber zwischen dem Auftragnehmer und einem Subunternehmer auszugehen ist (vgl. OLG Stuttgart VersR 2006, 289). Vorliegend ist der Schadensort bekannt, da sich der mit den Schuhen beladene Container zum Zeitpunkt des Brandes unstreitig auf dem Gelände des Hafens in Rotterdam befand. Es ist in jedem Fall deutsches Recht anwendbar, ohne dass es in diesem Zusammenhang schon darauf ankommt, welches die maßgebliche Teilstrecke ist. Unabhängig davon, ob man den Transport auf dem Hafengelände in Rotterdam als eigenständige Teilstrecke ansieht oder als maßgebliche Teilstrecke die Beförderung von Ho Chi Minh City nach Rotterdam auf dem Wasser oder die Beförderung auf dem Landweg von Rotterdam nach Merzalben annimmt, gilt Art. 28 Abs. 4 EGBGB, weil sowohl die Versicherungsnehmerin der Kl. als auch die Bekl. ihre Hauptniederlassung in Deutschland haben und nichts dafür spricht, dass der hypothetische Teilstreckenvertrag engere Verbindungen mit einem anderen Staat aufweist (vgl. BGH TranspR 2007, 472 [474]).

3. Bei dem Reparaturvorgang handelt es sich nicht um eine eigenständige (Land-)Teilstrecke (a); das Landgericht hat diesen Vorgang vielmehr zu Recht der vorangegangenen Seestrecke zugeordnet (b).

a) Der Bundesgerichtshof hat in seinen Urteilen vom 3. 11. 2005 (TranspR 2006, 35) und vom 18. 10. 2007 (TranspR 2007, 472) zu der Frage Stellung genommen, ob der Warenumschlag in einem Seehafen-Terminal eine eigenständige Teilstrecke im Sinne des § 452 Satz 1 HGB darstellt. Er hat diese Frage zumindest für diejenigen Fälle verneint, in denen in dieser Hinsicht keine besonderen Umstände gegeben sind. Gegen die Annahme einer eigenständigen (Land-)Teilstrecke spreche die Erwägung, dass das Ausladen vom Schiff und die Lagerung und etwaige Umlagerung im Hafengelände gerade charakteristisch für einen Seetransport sei. Sie weisen dementsprechend eine enge Verbindung zur Seestrecke auf.

Diese Überlegungen sind auf den vorliegenden Fall übertragbar. »Besondere Umstände« im Sinne der genannten BGH-Entscheidung liegen zur Überzeugung des Senats nicht vor.

Zwar handelte es sich bei dem Verbringen des Containers vom Containerstapel zur Reparaturstelle mit einem Förderzeug nicht um eine bloße Umlagerung bis zum Weitertransport, der Container musste vielmehr zwecks Durchführung der Reparatur vom Containerstapel entfernt werden.

Abgesehen aber davon, dass die Schadensursache nicht während des Transports gesetzt wurde, spricht jedoch gegen das Vorliegen besonderer Umstände die Tatsache, dass der Transport mit Containern gerade charakteristisch für die Handlungsschiffahrt ist. Wenn dann auf der Seestrecke eine Beschädigung des Containers festgestellt und im nächsten Hafen die Reparatur durchgeführt wird, ist deshalb auch dieser Vorgang als charakteristisch für den Seetransport zu bewerten, unabhängig davon, ob die Reparatur ausschließlich für den Weitertransport auf dem Landweg erforderlich ist oder nicht. Die Unplanmäßigkeit der Verbringung des Containers zum Reparaturplatz (emergency repair) steht dem nicht entgegen. Vielmehr spricht auch die Tatsache, dass die Firma Kramer B.V. ihr Containerdepot mit Reparaturbetrieb auf dem Hafengelände betreibt, dafür, die Durchführung von Reparaturen an Containern im Rahmen des Umschlags als charakteristisch für den Seetransport anzusehen.

Mit ihrer weiteren Argumentation, die besonderen Umstände seien auch darin zu sehen, dass der Container nicht unmittelbar nach dem Löschen auf das für den Landtransport vorgesehene Fahrzeug verladen worden sei, sondern mehrere Tage auf dem Terminal gestanden habe – gelöscht wurde der Container am 1. 5., der Schaden wurde am 6. 5. 2005 entdeckt –, vermag die Kl. ebenfalls nicht durchzudringen. Denn es ist weder vorgetragen noch sonst ersichtlich, dass dieser Verbleib des Containers auf dem Terminal reparaturbedingt war. Im Übrigen war der mehrtägige Verbleib des Containers auf dem Terminal auch nicht schadensursächlich.

b) Das Landgericht hat den Reparaturvorgang in Übereinstimmung mit der aufgeführten neueren BGH-Rechtsprechung zu Recht der Seestrecke zugerechnet. Denn grundsätzlich werden die Vorgänge noch der Seestrecke zugerechnet, denen das Transportgut im Anschluss an das Ausladen innerhalb des Hafengeländes unterzogen wird, es sei denn, der Schaden an dem Frachtgut ist nicht vor, sondern erst bei der Verladung entstanden (BGH TranspR 2007, 472 [474]). Der Verladevorgang hatte hier jedoch ersichtlich noch nicht begonnen. Die Argumentation der Kl., die Schweißarbeiten an dem Container hätten der Ladungssicherung während des Überlandtransports gedient und hätten daher keine enge Verbindung zum Seetransport, sondern seien als typische Nebenleistung des Landfrachtvertrages zu qualifizieren, ist zwar hinsichtlich des Grundes der Schweißarbeiten zutreffend (dieses wird zwar von der Bekl. bestritten; dass die »gooseneck«-Ausparung für den Transport von Containern auf Lkws dient, ist indes gerichtsbekannt), vermag im Übrigen aber nicht zu überzeugen. Denn der BGH hat entscheidend darauf abgestellt (BGH TranspR 2007, 472 [474]), dass sich in dem Schaden das mit dem Verladevorgang verbundene Schadensrisiko realisiert hat. Mit dem Verladevorgang haben aber die streitgegenständlichen Schweißarbeiten nichts zu tun. Im Übrigen wären derartige Vorbereitungsmaßnahmen auch nicht mit der vom BGH genannten »Verladung des Gutes auf das Transportmittel, mit dem es aus dem Hafen entfernt werden soll« (TranspR 2006, 35) gleichzusetzen. Denn die Reparatur fand unstreitig nicht außerhalb des Hafens, sondern auf dem Gelände des ECT Delta Terminal Europort statt. Außerdem wurde der Container nach erfolgter Reparatur wieder auf den Containerstapel zurückgebracht. Mithin ist der durch die Schweißarbeiten verursachte Verlust der Schuhe der Seestrecke zuzurechnen.

4. Das Landgericht hat zutreffend die Anwendbarkeit des Haftungsausschlusses gemäß § 607 Abs. 2 HGB (Feuer)

bejaht (a) und ebenfalls zu Recht ein Verschulden des Verfrachters verneint (b).

a) Das Landgericht hat den Haftungsausschluss des § 607 Abs. 2 HGB (Feuer) zu Recht auf den vorliegenden Brandfall an Land angewandt. Dieses Ergebnis steht im Einklang mit der herrschenden Literaturmeinung, nach der der Verfrachter nach der Annahme und vor der Ablieferung der Güter ohne eigenes Verschulden weder für Feuer an Bord noch für Feuer an Land haftet (vgl. *Rabe*, a. a. O., § 607 Rn. 19; *Schaps-Abraham*, Das Seerecht, 4. Aufl., § 607 Rn. 25).

Mit ihrer Auffassung, eine teleologische Reduktion der Vorschrift des § 607 Abs. 2 HGB schließe deren Anwendung im vorliegenden Fall aus, vermag die Kl. nicht zu überzeugen. Wie die Kl. zutreffend darlegt, erklärt sich der Haftungsausschluss des § 607 Abs. 2 HGB dadurch, dass u. a. auf Grund von Feuer unverhältnismäßig hohe Schäden entstehen können, worauf der Verfrachter keinen Einfluss hat, sobald das Schiff die Reise angetreten hat (*Rabe*, a. a. O., § 607 Rn. 3). Angesichts der heutigen modernen Kommunikationsmöglichkeiten mögen zwar Zweifel daran bestehen, ob der Verfrachter nach Antritt der Reise tatsächlich keinen Einfluss mehr auf Schadensminderung oder -verhinderung hat. Der BGH hat jedoch in einer neueren Entscheidung (»schlafender Wachhabender«, TranspR 2007, 36 [40]), mit der er die Geltung der Grundsätze für das ebenfalls in § 607 Abs. 2 HGB geregelte nautische Verschulden bestätigt und eine einschränkende Auslegung des § 607 Abs. 2 HGB ausdrücklich abgelehnt hat, zutreffend ausgeführt, dass der Gesetzgeber trotz seit langem bekannter Kritik im Schrifttum bewusst an der Haftungsverteilung in § 607 Abs. 2 HGB festgehalten und insbesondere bei der Transportrechtsreform keinen dringenden Bedarf für eine Änderung der Haftungsregelung im Bereich der Seebeförderung gesehen hat.

Auch mit ihrer weiteren Argumentation, da der Seetransport zum Zeitpunkt der Reparatur längst abgeschlossen gewesen sei, habe sich das Schiff nicht mehr im Risiko befunden, der Verfrachter habe wieder Einfluss nehmen können und die Reparatur habe »mit allen Fällen von Missgeschick, welches sich mit der Benutzung des Schiffes als Transportmittel ereignen möchte« (so Reichsgericht RGZ 11,100 zitiert nach *Rabe*, a. a. O., § 607 Rn. 2) nichts mehr zu tun gehabt, vermag die Kl. nicht durchzudringen. Mit einer derartigen Argumentation wäre die Anwendung des § 607 Abs. 2 HGB auf Brandfälle an Land stets ausgeschlossen, was nach herrschender Literaturmeinung aber gerade nicht der Fall ist. Außerdem macht es hinsichtlich der Einflussmöglichkeiten des Verfrachters in der heutigen Zeit auch keinen entscheidenden Unterschied, ob sich das Schiff oder die Ladung auf See oder in einem fernen Hafen befindet. Und schließlich ist ein Schaden, der durch die Reparatur eines Containers entsteht, der das für den Seetransport typische Verpackungsmittel darstellt, durchaus als Missgeschick zu würdigen, welches mit der Benutzung eines Schiffes als Transportmittel zusammenhängt.

Im Übrigen schränken verschiedene IÜK-Gesetze die Haftung nur bei »Feuer des Schiffes« oder bei »Feuer an Bord« ein (vgl. *Rabe*, a. a. O., § 607 Rn. 19). Auch die systematische Auslegung spricht also dafür, die Haftungsfreiheit des § 607 Abs. 2 HGB nicht auf Feuer an Bord zu beschränken.

Nicht zu überzeugen vermag auch die Auffassung der Kl., da die Bekl. auch einen ordnungsgemäßen Container zu stellen gehabt habe, könne für dieses mietvertragliche Element der Ausschluss für Feuerschäden schon vom Ansatz her nicht greifen. Es handelt sich hier um einen einheitlichen Transport-

auftrag, der nicht in seine einzelnen Elemente aufgespalten werden kann.

Der Senat vermag ferner auch der Argumentation der Kl. nicht zu folgen, § 607 Abs. 2 HGB müsse im Zusammenhang mit Absatz 1 gesehen werden, mit der Folge, dass das Verschulden des Schweißbetriebes dem Verfrachter zuzurechnen sei. Denn so weit die Haftung des Verfrachters nach § 606 HGB über die Zurechnung gemäß § 278 BGB begründet wird, gelten ebenfalls die Haftungsausschlüsse des § 607 Abs. 2 HGB (*Rabe*, § 607 Rn. 8).

b) Das Landgericht ist schließlich auch zu Recht zu dem Ergebnis gelangt, dass ein eigenes Verschulden der Bekl. bzw. ihres Inhabers nicht vorliegt. Die Bekl. hat die Schweißarbeiten weder beauftragt noch Kenntnis von der Beschädigung des Containers gehabt. Die Kl. macht erfolglos geltend, die Bekl. habe ihrer Ladungsfürsorge nicht genügt, indem sie nicht dafür Sorge getragen habe, über alle unvorhergesehenen Transporthindernisse informiert zu werden. Bei den Schweißarbeiten handelt es sich nicht um ein Transporthindernis von erheblichem Gewicht. Die Bekl., die seit Jahren ohne Beanstandungen mit der Nebenintervenientin zusammengearbeitet, durfte davon ausgehen, dass die Nebenintervenientin eine Reederei beauftragt, die in einem solchen Fall ohne Rücksprache die erforderlichen Maßnahmen veranlasst und insbesondere einen geeigneten Reparaturbetrieb auswählt. Tatsächlich hat die Nebenintervenientin mit der Reederei A. eine der weltweit fünf größten Reedereien beauftragt hat, die zweifellos in der Lage ist, selbständig die für eine derart kleine Reparatur notwendigen Arbeiten zu veranlassen. Selbst wenn die Bekl. hierüber unterrichtet worden wäre, hätte für besondere Anweisungen für sie keine Veranlassung bestanden. Einem für alle wesentlichen Schifffahrtslinien tätigen Containerreparaturbetrieb muss nicht gesagt werden, dass und welche Gefahren bei Schweißarbeiten an einem beladenen Container bestehen.

Ein Auswahl- und Überwachungsver schulden hat das Landgericht zu Recht und mit zutreffender Begründung verneint. Hiergegen wendet sich die Berufung nicht.

[III. Nebenentscheidungen]

Die Revision ist nicht zuzulassen, da die Gründe hierfür gemäß § 543 Abs. 2 ZPO nicht vorliegen. Die wesentlichen Rechtsfragen sind – wie aus den zitierten Urteilen des BGH hervorgeht – inzwischen höchstrichterlich geklärt. Nicht jede Sachverhaltsvariante bedarf einer höchstrichterlichen Entscheidung.

Einsender: RA Benjamin Grimme, Hamburg

Andere Rechtsfragen

§ 6a Abs. 3 UStG; § 10 Abs. 1, §§ 17a, 17c UStDV; Art. 9 Abs. 1 CMR

CMR-Frachtbriefe stellen keine als Versendungsbelege geeigneten Frachtbriefe im Sinne von § 10 Abs. 1 Nr. 1 UStDV dar. Ein CMR-Frachtbrief ist bereits grundsätzlich nicht dazu bestimmt, dem Nachweis der Auslieferung des Transportgutes an den Empfänger zu dienen. Vielmehr besteht seine Funktion im Nachweis des Beförderungsvertra-