

ein deutsches Müllabfuhrunternehmen gerichteten Abholauftrag erhalten, der den Hinweis enthielt: »E-Schrott SG3 + SG5, ca. 22 to« und kleingedruckt »AVV 20 01 35\*« gebrauchte elektrische und elektronische Geräte, die gefährliche Bauteile 66) enthalten, mit Ausnahme derjenigen, die unter 20 01 21 und 20 01 23 fallen«. Die Kennung »AVV 20 01 35\*« bezieht sich offensichtlich auf eine Klassifizierung nach der Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis (Abfallverzeichnis-Verordnung; AVV; BGBl II 2003/570 idGF BGBl II 2008/498, Anlage 2). Die Klassifizierung »20 01 35\*« bezeichnet »gebrauchte elektrische und elektronische Geräte, die gefährliche Bauteile enthalten, mit Ausnahme derjenigen, die unter 20 01 21 und 20 01 23 fallen«. Nach der AVV umfassen »gefährliche Bauteile elektrischer und elektronischer Geräte (...) z.B. Akkumulatoren und unter 16 06 aufgeführte und als gefährlich eingestufte Batterien, Quecksilberschalter, Glas aus Kathodenstrahlröhren und sonstiges beschichtetes Glas«. Daraus wird zwar deutlich, dass es sich bei besagten gefährlichen Bestandteilen – bspw. – um »als gefährlich eingestufte Batterien« handeln kann, eine konkrete Information welche bestimmten gefährlichen Stoffe im betreffenden Ladegut tatsächlich enthalten sind und welche genaue Art von Gefahr damit verbunden ist, ergibt sich daraus aber nicht. Im Ergebnis folgt daher, dass der auf der AVV beruhende Hinweis »gefährliche Bauteile« wegen der damit verbundenen bloß beispielhaften und sehr unterschiedliche Problemstoffe umfassenden Aufzählung keine dem Art. 22 CMR entsprechende konkrete Gefahreninformation darstellt.

4.6. Da die Beklagten somit ihrer Informationspflicht nach Art. 22 CMR nicht entsprochen hat, muss sie für alle durch die Beförderung dieser Güter entstandenen Schäden einstehen. Es handelt sich dabei um eine verschuldensunabhängige Haftung (*Koller*, Transportrecht<sup>10</sup> Art. 22 CMR Rn. 5; *Csoklich*, in: *Jabornegg/Armann*, UGB<sup>2</sup> Art. 22 CMR Rn. 8), die insbesondere auch den hier vorgelegenen Sachschaden am Fahrzeug umfasst (*de la Motte/Temme*, in: *Thume*, CMR-Kommentar<sup>3</sup> Art. 22 CMR Rn. 31).

5. Zusammengefasst folgt:

5.1. Die Beklagte ist gegenüber ihrer Unterfrachtführerin als Absender anzusehen. Ein Verpackungsmangel lag im Hinblick auf den »lose«, also »in loser Schüttung« und somit unverpackt, vereinbarten und in dieser Form auch möglichen Transport nicht vor. Eine Haftung der Beklagten nach Art. 10 CMR scheidet demnach aus. Die Ladung war insofern ein gefährliches Gut als diese Batterien enthielt. Die Beklagte war daher ihrer Unterfrachtführerin gegenüber zur Information i.S.d. Art. 22 CMR verpflichtet. Mit dem aus der AVV stammenden Begriff »gefährliche Bauteile« wird der konkreten Informationspflicht nach Art. 22 CMR nicht entsprochen, weil dieser Begriff eine nur beispielhafte, sehr unterschiedliche Problemstoffe umfassende Aufzählung enthält. Die Beklagte haftet daher nach Art. 22 CMR für den Schaden am Transportfahrzeug. Der Revision ist im Ergebnis der Erfolg zu versagen.

5.2. Die Kostenentscheidung gründet auf §§ 41, 50, 46 ZPO. Es gebührt nur ein Streitgenossenzuschlag von 20 %, weil sich die Nebenintervenientin am Rechtsmittelverfahren nicht mehr beteiligt hat.

### Anmerkung

Der Entscheidung ist im Ergebnis und in wesentlichen Teilen der Argumentation zuzustimmen. Jedoch ist der Verweis auf die »Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr der Republik Österreich nach Rn 2010 und 10 602 des ADR über die Beförderung von Akkumulatoren in loser Schüttung« unzutreffend. Diese und 13 weitere Vereinbarungen zwischen der BRD und Österreich betreffend das ADR-Übereinkommen sind »auf Grund der mit 1. Jänner 1997 in Kraft getretenen Änderungen der Anlage A und B zum Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) obsolet und nach Herstellung des beiderseitigen Einvernehmens mit diesem Tag widerrufen worden«; siehe öst. BGBl. III NR. 61/1997.

Dr. Tobias Eckardt, Leer

## Lagerrecht

§ 499 Abs. 1 HGB

**Zur Frage, ob sich Gefahren und Unfälle der See und anderer schiffbarer Gewässer i.S.d. § 499 Abs. 1 I Ziff. 1 HGB auch an Land verwirklichen können.**

**LG Hamburg, 16.01.2020 – 409 HKO 28/19**

Die Klägerin macht gegenüber der Beklagten Ansprüche wegen eines Transportschadens anlässlich einer multimodalen Beförderung von Deutschland nach Japan aus abgetretenem/übergegangenem Recht geltend.

Die beauftragte die Beklagte mit dem Transport von fünf Containern von Hamburg zum Hafen Kobe in Japan zu fixen Kosten von 11.856,87 €.

Die Beklagte führte den Transport durch. Die Container erreichten den Hafen von Kobe Ende August 2018.

Am 04.09.2018 ereignete sich in Japan der Taifun »Jebi«, welcher auch den Hafen der Stadt Kobe mit einer Flutwelle erfasste. Zu diesem Zeitpunkt befanden sich noch vier, der fünf transportierten Container im Hafen Kobe.

Daraufhin wurden die Sachverständigen mit der Überprüfung von Nässeschäden an der in den Containern befindlichen Ware beauftragt. In dem diesbezüglichen Gutachten vom 28.11.2018 stellte der Sachverständige zunächst fest, dass die fünf Container den Hafen von Kobe am 30.08.2018 erreichten und dass die Verzollung am 31.08.2018 erfolgte. Weiter stellte der Sachverständige fest, dass der Container FDCU 031 885-6 am 03.09.2018 von der Empfängerin abgeholt worden war. Bezüglich der vier verbliebenen Container ermittelte der Sachverständige Nässeschäden an Ware in zwei der vier Container, die er insgesamt mit (umgerechnet) 48.940,70 € bezifferte.

Für die Tätigkeiten der Sachverständigen von fielen gem. Rechnung der vom 28.11.2018 Kosten i.H.v. 2.784,27 € an.

Die Klägerin behauptet zunächst, sie sei ausweislich einer (auszugsweisen) Abschrift der von ihr allein gezeichneten Police, wie sie zum Zeitpunkt des Eintritts des streitgegenständlichen Schadens (weiterhin) Geltung gehabt habe, alleiniger Transportversicherer der und habe ihre Versicherungsnehmerin für den streitgegenständlichen Schaden in streitgegenständlicher Höhe entschädigt, wie durch die Abfindungs-/Abtretungserklärung mit welcher gleichzeitig die Versicherungsnehmerin der Klägerin ihre Ansprüche aus dem streitgegenständlichen Schadensereignis an die Klägerin abgetreten habe – belegt sei.

Die Klägerin behauptet weiter, die Beklagte habe die streitgegenständlichen Güter vollständig und unversehrt übernommen, diese jedoch nicht entsprechend der Empfängerin abgeliefert. Sie ist der Ansicht, dass sich aus den von ihr als Anlagen K 1 und K 4 vorgelegten Sendungspapieren bereits die tatsächliche Vermutung dafür ergebe, dass die Güter vollständig/unversehrt an die Beklagte übergeben worden seien. Den vollständigen/unversehrten Erhalt der streitgegenständlichen Güter habe die Beklagte/deren NVOCC vermittels der als Anlage K 5 gegebenen Waybill bestätigt.

Vier der fünf Container hätten massive Nässeschäden erlitten. Die in den Containern enthaltenen Vliesstoffe seien infolge vollständiger Durchnässung nicht mehr gebrauchsfähig gewesen.

Art, Umfang und Höhe der streitgegenständlichen Schäden seien durch das als Anlage K 6 begebene Gutachten belegt. Ein Restwert sei nicht zu erzielen gewesen, so dass die Güter vernichtet worden seien. Bezüglich der Ware sei dadurch ein Schaden i.H.v. 48.940,70 € entstanden.

[...]

Die Beklagte [...]

trägt vor:

Die Anspruchsberechtigung der Klägerin werde nach wie vor bestritten. Bestritten werde, dass die Klägerin 150.280,42 € an die gezahlt habe auf den streitgegenständlichen Schadenfall. Bestritten werde auch, dass die als Anlage K 10 nunmehr vorgelegte Versicherungspolice im Policenjahr 2018 noch Gültigkeit gehabt habe, mit anderen Worten, dass die Klägerin im Jahre 2018 alleiniger Transportversicherer der ... gewesen sei. Die Anlage K 9 sei im Übrigen nur von einer Person mit dem Zusatz »ppa.« unterschrieben worden. Es werde bestritten, dass ein Prokurist der die Anlage K 9 unterzeichnet habe. Bestritten werde auch, dass dieser Prokurist alleinvertretungsberechtigt gewesen sei.

Die Beklagte bestreitet, dass es in ihrem Haftungsgewahrsam zu einem Feuchtigkeitsschaden an der Ware gekommen sei. Die Schäden hätten bereits vor der Übernahme der Sendung durch die Beklagte vorhanden gewesen sein können oder hätten während des Nachlaufs eingetreten sein können, für den die Beklagte nicht verantwortlich gewesen sei.

Die Beklagte ist der Ansicht, dass auch keine Haftung bestehen würde, wenn die Schäden im Container-Terminal des Hafens in Kobe entstanden wären. Der Zeitraum, in dem sich die vier Container nach Entladung vom Seeschiff im Container-Terminal befunden hätten, sei haftungsrechtlich nicht der Beklagten zuzurechnen, weil die Emp-

fängerin die Container dort abzuholen und zu übernehmen gehabt habe.

Bei dem Taifun »Jebi« habe es sich um den stärksten Taifun seit 25 Jahren gehandelt mit gigantischen Flutwellen und Windgeschwindigkeiten mit bis zu 216 km/h. Die Beklagte sei daher – auch wenn ein Schaden in ihrem Haftungsgewahrsam eingetreten sein sollte – nach § 499 Abs. 1 Ziff. 1 HGB haftungsfrei.

Die Schadenshöhe werde weiter mit Nachdruck bestritten. Das als Anlage K 6 vorgelegte Gutachten sage schlicht nichts aus. Bestritten bleibe weiter, dass Restwerte nicht zu erzielen gewesen seien.

Schadensfeststellungskosten der Klägerin gem. Anlage K 7 habe die Beklagte schon deshalb nicht zu zahlen, weil sie dem Grunde nach nicht hafte.

Die Klägerin erwidert:

Sie erklärt sich zu den Wetterverhältnissen in Kobe und dem Schadensgeschehen mit Nichtwissen. Sie ist der Ansicht, dass es sich bei dem behaupteten Wettergeschehen bereits nicht um ein ungewöhnliches Wetterereignis im Sinne der Vorschrift des § 499 HGB gehandelt habe, weil in Japan mehrfach jährlich Taifune auf das Festland trafen.

Außerdem behaupte die Beklagte einen Taifun am 04.09.2019. Da – gerichtsnotorisch – Taifune indes immer mit großen Windgeschwindigkeiten/Wassermassen gleich durch Regen und/oder Wellen – einhergingen, habe mithin die Beklagte einen Vorlauf von vier bis fünf Tagen gehabt, die streitgegenständlichen Güter aus dem Gefahrenbereich herauszubringen und/oder höher zu lagern. Wenn aber die Beklagte über einen Zeitraum von vier bis fünf Tagen gleichwohl keine schadensverhütenden Maßnahmen ergreife, sei eine Berufung der Beklagten auf die Vorschrift des § 499 HGB per se ausgeschlossen.

Ergänzend wird für das weitere Vorbringen der Parteien auf die von ihnen gewechselten Schriftsätze nebst deren Anlagen verwiesen.

### Entscheidungsgründe

#### I.

Die Klage ist zulässig, aber unbegründet.

Der Klägerin steht gegenüber der Beklagten kein Anspruch zu, und zwar auch nicht gem. § 498 Abs. 1 HGB i.V.m. § 86 Abs. 1 Satz 1 VVG.

1. Zwar wäre die Klägerin gem. § 86 Abs. 1 Satz 1 WG infolge Zahlung der geltend gemachten Schadenssumme i.H.v. 51.280,42 €, die sich aus der Abfindungs-/Abtretungserklärung der/vom 20.12.2018 (Anl. K 9) ergibt, Inhaberin eines Schadensersatzanspruchs der geworden.

Zum Zeitpunkt des Schadensfalles am 04.09.2018 (s.u. I. 2.b)) war die Klägerin noch alleiniger Transportversicherer der wie der Transport-General-Police vom 01.12.2010 (Anl. K 10 »neu«) zu entnehmen ist, wonach sich der Vertrag von Jahr zu Jahr verlängert, wenn er nicht drei Monate vor dem jeweiligen Ablauf von einer der Parteien gekündigt wird. Eine Kündigung hat die Beklagte nicht behauptet, obwohl sie für diese ihr günstige Tatsache darlegungspflichtig ist.

2. Ein Schadensersatzanspruch der gem. § 498 Abs. 1 HGB ist jedoch gar nicht entstanden.

a) Zwar ist § 498 Abs. 1 HGB gem. § 452a HGB anwendbar.

Denn die Versicherungsnehmerin der Klägerin und die Beklagte haben unstreitig einen multimodalen Frachtvertrag gem. § 452 HGB abgeschlossen. Steht bei einem solchen Vertragsverhältnis fest, dass die Beschädigung auf einer bestimmten Teilstrecke eingetreten ist, so bestimmt sich die Haftung des Frachtführers nach den Rechtsvorschriften, die auf einen Vertrag über eine Beförderung auf dieser Teilstrecke anzuwenden wären (§ 452a Satz 1 HGB).

Hier ist der Schaden auf der Teilstrecke des Seetransports entstanden, so dass die Vorschriften des Seehandelsrechts anzuwenden sind.

Der Schaden ist im Container Yard des Hafens in Kobe eingetreten (s.u. 1. 2.b)). Die Lagerung der Ware im Container-Terminal des Hafens in Kobe ist dem Seetransport i.S.d. § 452a HGB zuzurechnen. Sie ist als Annex zur Seebeförderung zu sehen. Die Zuordnung zu einer Teilstrecke bestimmt sich nach der Verkehrsanschauung (*Koller*, TranspR, 9. Aufl., § 452 Rz. 15d). Die Lagerung im Terminal eines Hafens ist geradezu charakteristisch für einen Seetransport und weist eine dementsprechend enge Verbindung hierzu auf (vgl. BGH NJW-RR 2006, 616 Rn. 16).

b) Ebenso liegen die positiven Anspruchsvoraussetzungen des § 498 Abs. 1 HGB vor.

Die vom Sachverständigen der festgestellten streitgegenständlichen Nässeschäden an Ware in zwei der vier am 04.09.2018 noch im Container Yard des Hafens in Kobe befindlichen beförderten Container sind während des Obhutszeitraums eingetreten.

aa) Zunächst ist davon auszugehen, dass die Ware einwandfrei (d.h. ohne Feuchtigkeitsschaden) war, als sie in die fünf 40'-Container verladen worden ist.

Angesichts der Ausführungen des Sachverständigen der im Gutachten vom 28.11.2018, wonach die streitgegenständlichen Nässeschäden durch Seewasser verursacht worden sind, ist das Bestreiten der Behauptung der Klägerin unter Bezugnahme auf das Gutachten, dass die Beklagte die streitgegenständlichen Güter (vor der Beförderung auf See) vollständig/unversehrt übernommen habe, unsubstantiiert und damit unbeachtlich.

Entgegen der Ansicht der Beklagten sind in dem Gutachten insoweit auch nicht lediglich die diesbezüglichen Behauptungen der Empfängerin wiedergegeben. Vielmehr heißt es in dem Gutachten dazu auch: »Based on the findings made ...«.

bb) Da es sich um Seewasserschäden handelt, können diese auch nicht im Rahmen des Nachlaufs in Japan entstanden sein, so dass das Bestreiten der Behauptung der Klägerin, die streitgegenständlichen Güter hätten auf dem Nachlauf per Land zu der Empfängerin keinen/keine weiteren Schäden genommen, ebenfalls unsubstantiiert ist.

cc) Demnach ist davon auszugehen, dass die Nässeschäden an Ware in zwei der beförderten Container am 04.09.2018 eingetreten sind, als sich noch vier der fünf transportierten

Container im Container Yard im Hafen in Kobe befanden und sich in Japan der Taifun »Jebi« ereignete, welcher auch den Hafen der Stadt Kobe mit einer Flutwelle erfasste.

Zu diesem Zeitpunkt war der von der Beklagten zu verantwortende Obhutszeitraum noch nicht beendet. Entgegen der von der Beklagten vertretenen Ansicht war der Zeitraum, in dem sich die vier Container nach Entladung vom Seeschiff im Container-Terminal Kobe befunden haben, haftungsrechtlich noch der Beklagten zuzurechnen.

Der Haftungsgewahrsam des Transporteurs endet nach § 498 Abs. 1 BGB mit der Ablieferung der Ware. Die Ablieferung ist ein zweiseitiger Akt, durch den der Verfrachter nach beendeter Beförderung den Besitz am Gut mit Zustimmung des legitimierten Empfängers aufgibt und diesen in den Stand versetzt, den Besitz über das Gut auszuüben (*Rabel/Bahnsen-Bahnsen*, Seehandelsrecht, 5. Aufl., § 498 Rn. 35). Die Übertragung des unmittelbaren Besitzes ist demnach nicht unbedingte Voraussetzung für die Ablieferung. Die Voraussetzungen sind jedoch nach Auffassung des BGH jedenfalls im Regelfall nicht schon mit dem Löschen der Ladung, sondern erst mit dem Beginn der Verladung des Guts auf das Beförderungsmittel erfüllt, mit dem es aus dem Hafen entfernt werden soll (vgl. OLG Hamburg, Ur. v. 04.05.2017 – 6 U 133/16, BeckRS 2017, 135077; BGH, Ur. v. 01.12.2016 – I ZR 128/15, BeckRS 2016, 116079 Rn. 31). Dementsprechend ist beim containerisierten Stückgutverkehr – wie hier – Gegenstand der Ablieferung der beladene Container als solcher, wenn er vom Empfänger übernommen und um Endbestimmungsort weiterbefördert wird, um dort ausgepackt zu werden (*Rabel/Bahnsen-Bahnsen*, a.a.O., § 498 Rn. 36).

Hierfür spricht auch die Obliegenheit zur Schadensanzeige des Empfängers nach § 410 HGB. Hiernach muss der Empfänger eine äußerlich erkennbare Beschädigung des Guts bei Ablieferung anzeigen. Dies ist ihm jedoch nur möglich, wenn er die Ware auch tatsächlich besichtigen und untersuchen kann (OLG Hamburg, a.a.O.).

Diese Voraussetzungen der Ablieferung liegen hier nicht vor. Die Beklagte hat ihren Besitz an den streitgegenständlichen Containern nicht bereits durch Lagerung am Terminal des Hafens aufgegeben. Der Terminal war vielmehr Erfüllungsgelhilfe der Beklagten. Die Verarbeitung der Container am Hafen war eine Leistung der Beklagten an die Versicherungsnehmerin der Klägerin, welche die Beklagte auch in der von ihr gegenüber der gestellten Rechnung vom 02.08.2018 als »Terminal Handling Charge« auswies. Damit gehört dieser Teil der Leistung auch zu ihrem Haftungsgewahrsam.

c) Es fehlt jedoch an der negativen Anspruchsvoraussetzung des Scheiterns der Entlastung nach § 499 HGB (vgl. *Rabel/Bahnsen-Bahnsen*, a.a.O., § 498 Rn. 14).

Denn die Beklagte ist gem. § 499 Abs. 1 Satz 1 Ziff. 1 HGB von der Haftung befreit. Die Beschädigung der Ware beruht auf Gefahren der See.

aa) Das Vorliegen einer Seegefahr ist nicht bereits deshalb zu verneinen, weil die Ware sich zum Zeitpunkt der Beschädigung bereits an Land befunden hat (s.o. I. 2.b) cc)).

Die Lagerung im Terminal des Hafens ist rechtlich wie bereits erwähnt (s.o. I. 1. a)) – als Teil des Seetransports an-

zusehen. Insoweit wird auch von der »Allonge des Schiffes« gesprochen (vgl. OLG Hamburg, Urt. v. 04.05.2018 – 6 U 133/16, BeckRS 2017, 135077 Rn. 41). Zwar gelten solche Gefahren nicht als Seegefahren, welche gleichermaßen an Land drohen, wie etwa Sonneneinwirkung oder Regen (vgl. *Rabel/Bahnsen-Bahnsen*, a.a.O., § 499 Rn. 22). Ein solcher Fall liegt hier aber nicht vor. Vielmehr handelte es sich bei der Überschwemmung mit Salzwasser um eine spezifische Gefahr des Meeres.

bb) Der Begriff der haftungsbefreienden Seegefahr stellt sich als Komplementärbegriff zu den Sorgfaltspflichten des Verfrachters dar (*Rabel/Bahnsen-Bahnsen*, a.a.O., § 499 Rn. 25). Die Regelung dient der haftungsrechtlichen Abgrenzung von Gefahren, deren Beherrschung von dem Verfrachter erwartet werden kann, von solchen, deren Beherrschung dem Verfrachter nicht zumutbar ist. Richtiger Ansicht nach muss es sich bei der Seegefahr demnach um eine Situation handeln, gegen die sich der Verfrachter auch bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt nicht zu schützen vermochte. Dabei kommt es weder auf Vorhersehbarkeit der Gefahr noch auf die Ungewöhnlichkeit der Gefahrenlage an. Maßgeblich ist allein die Reichweite der Pflicht zur Abwehr von Seegefahren (*Rabel/Bahnsen-Bahnsen*, a.a.O., § 499 Rn. 27). Erweisen die Sicherheitsvorkehrungen, die die Rechtsordnung im Rahmen der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters, insbesondere unter dem Blickwinkel der Seetüchtigkeit (§ 485 HGB) und der Ladungssicherung, vom Verfrachter verlangt, sich in einer konkreten Gefahrenlage als überfordert, so hat die Seegefahr ein haftungsbefreiendes Maß erreicht, weil das Versagen des Schiffes oder der sonstigen Sicherungen dem Verfrachter dann nicht vorgeworfen wird. Der Verfrachter haftet in dieser Lage nur dann, wenn er trotz dieses die geforderte Sicherheit übersteigenden Gefahrengrades im gegebenen Einzelfall den Schaden hätte verhindern können (§ 499 Abs. 1 Satz 2 HGB) (*Rabel/Bahnsen-Bahnsen*, a.a.O., § 499 Rn. 25). Nichts anderes als die vorstehend geschilderte Abgrenzung von Gefahrenbereichen hat das Gericht in der mündlichen Verhandlung zum Ausdruck bringen wollen. Der Hinweis darauf, dass möglicherweise eine Sorgfaltspflichtverletzung aufseiten der Beklagten vorliege, weil sie die Container in Anbetracht des herannahenden Taifuns »Jebi« nicht in Sicherheit gebracht habe, erfolgte seitens des Klägervertreters.

Es kommt auch nicht darauf an, ob bei Verschiffungen nach Fernost auf der Schadensreise auftretende Taifune ungewöhnlich oder unvorhersehbar gewesen sind, worauf die Klägerin abstellt, da sich aus der Vorhersehbarkeit und der fehlenden Gewöhnlichkeit lediglich ergibt, dass der Verfrachter sich unter diesen Umständen im Rahmen seiner Pflicht zur Sorge für die Seetüchtigkeit des Schiffes darauf einzustellen hatte (vgl. *Rabel/Bahnsen-Bahnsen*, a.a.O., § 499 Rn. 26).

Im vorliegenden Fall geht es aber gar nicht um die Reichweite der Pflicht zur Abwehr von Seegefahren während einer Seereise, sondern um die Reichweite der Pflicht zur Abwehr einer Seegefahr zu einem Zeitpunkt, als sich die Güter schon an Land im Container Yard des Hafens in Kobe befanden.

Im Übrigen stellte der Taifun »Jebi« bereits eine außergewöhnliche, nicht vorhersehbare Gefahr dar. Zwar treffen in Japan mehrfach jährlich Taifune an Land, worauf die Klä-

gerin hingewiesen hat, so dass hiermit grundsätzlich gerechnet werden musste. Doch ging die Intensität des Taifuns »Jebi« weit über das üblicherweise auftretende Maß hinaus. Es handelte sich nach dem von der Beklagten als Anlage B 1 überreichten Pressebericht um den stärksten Taifun seit 25 Jahren, welcher Japan erreichte. Windböen bis zu 216 km/h wurden danach erreicht. Auch die konkrete Gefährdung, welche der Taifun für die Ware darstellte, nämlich die Überflutung des Container-Terminals, stellt sich als außergewöhnlich und keinesfalls alltäglich dar.

Jedenfalls konnte sich weder die Beklagte selbst noch der in Bezug auf die streitgegenständlichen Container als Erfüllungsgehilfe handelnde Container-Terminal Kobe (s.o. 1. 2.b) cc)), für den die Beklagte insoweit einzustehen hat, (vgl. *Rabel/Bahnsen-Bahnsen*, a.a.O., § 501 Rn. 15), vor dieser Gefahr bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt schützen. Mehr als die von dem Container-Terminal Kobe vorgenommene Stapelung der Container, wie auf dem Foto der Anlage B 2 auf S. 2 oben ersichtlich, war der Beklagten im Rahmen der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht zumutbar. Diese Maßnahme erwies sich insbesondere unter dem Blickwinkel der Ladungssicherung in der konkreten Gefahrenlage aber als überfordert.

cc) Die Klägerin hat auch nicht dargelegt, dass die Beklagte trotz dieses die geforderte Sicherheit übersteigenden Gefahrengrades im gegebenen Einzelfall den Schaden hätte verhindern können (§ 499 Abs. 1 Satz 2 HGB), obwohl sie insoweit die Darlegungslast trägt (vgl. *Rabel/Bahnsen-Bahnsen*, a.a.O., § 499 Rn. 18).

(a) Die Annahme der Klägerin, dass die Beklagte einen Vorlauf von vier bis fünf Tagen gehabt habe, die streitgegenständlichen Güter aus dem Gefahrenbereich herauszubringen und/oder höher zu lagern, ist angesichts des Umstands, dass im Hafen von Kobe zum fraglichen Zeitpunkt mehrere 10.000 Container lagerten, wie die Beklagte schon vor der mündlichen Verhandlung unwidersprochen vorgetragen hat, die ebenfalls hätten umgelagert werden müssen, wofür nicht mehr ausreichend Zeit bestand, unrealistisch und deshalb unsubstantiiert.

Außerdem hat die Klägerin nicht vorgetragen, dass für eine Umlagerung ausreichende Transport und Lagerkapazitäten zur Verfügung standen.

(b) Die Beklagte hatte auch nicht die Möglichkeit, für einen Weitertransport der Ware nach deren Verzollung am 31.08.2018 noch vor Eintreffen des Taifuns »Jebi« zu sorgen.

Wie sich aus den Handelsrechnungen (Anl. K 1) ergibt, waren als Lieferbedingungen »DAT Kobe Port« vereinbart. Demnach hatte die Empfängerin die Container im Hafen Kobe abzuholen und zu übernehmen (vgl. DATB 4.).

Das hat die Empfängerin nach den Feststellungen des Sachverständigen der am 03.09.2018 im Hinblick auf den Container FDCU 031 885–6 auch getan. Hätte sie an diesem Tag auch die anderen vier Container abgeholt, wären an den streitgegenständlichen Containern keine Nässeschäden eingetreten.

Für dieses Unterlassen der Empfängerin ist die Beklagte jedoch nicht verantwortlich.

**II.**

Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, dass es weder auf die von der Beklagten in deren nachgelassenem Schriftsatz vom 04.12.2019 behaupteten Tatsachen ankommt noch auf den Vortrag der Klägerin in deren nicht nachgelassenem Schriftsatz vom 15.01.2020.

Für eine Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung gem. § 156 ZPO bestand deshalb kein Anlass.

Einsender: Rechtsanwalt Benjamin Grimme, Hamburg

**Anmerkung**

Die Klägerin hat gegen die vorabgedruckte Entscheidung des Landgerichts Hamburg Berufung eingelegt.

In dem Berufungsverfahren vor dem Hans. OLG, Az. 6 U 11/21, hat im Termin zur mündlichen Verhandlung – entgegen der von dem Landgericht Hamburg vertretenen Auffassung – der Senat folgende Hinweise erteilt:

*Der Senat weist weiter darauf hin, dass er bei einer durch einen Taifun ausgelösten Flutwelle, die das Land betrifft, eher nicht von einer Seefahrt i.S.v. § 499 HGB ausgehen würde.*

*Der Senat weist darauf hin, dass in allen einschlägigen Kommentaren, soweit ersichtlich, eher auf die Gefahr der Seefahrt hingewiesen wird.*

Nach den vorangestellten und weiteren Hinweisen des Senats, haben die Parteien den Rechtsstreit vergleichsweise erledigt.

Rechtsanwalt Benjamin Grimme, Hamburg

§§ 475 HGB, 398 BGB

**1. Die Abtretung durch den Insolvenzverwalter wandelt den auf Befreiung gerichteten Deckungsanspruch in einen Zahlungsanspruch.**

**2. Spiegelbildlich zu den Obliegenheiten des Versicherungsnehmers aus dem Versicherungsvertrag, ist bei Inanspruchnahme des Versicherers nach Abtretung der Deckungsansprüche durch den Insolvenzverwalter über das Vermögen des Versicherungsnehmers, der Versicherer verpflichtet, Informationen zur Haftung des Versicherungsnehmers bei dem Versicherungsnehmer einzuholen und kann sich daher der Versicherer zur Haftung des Versicherungsnehmers nicht mit Nichtwissen erklären.**

[Leitsätze des Einsenders]

**Hans. OLG Bremen, Urt. v. 02.10.2020 – 2 U 168/19**

(Vorinstanz: LG Bremen, Urt. v. 01.10.2019 – 11 O 88/18)

**I**

Die Klägerin macht als führender Transportversicherer der ... (im Folgenden: ...) gegen die Beklagte als Verkehrshaftungsversicherer der im Herbst 2016 in Insolvenz gefallenen ... (im Folgenden: Schuldnerin) einen Schadensersatzanspruch aus einem Warenverlustereignis geltend.

TranspR 6 · 2021

Wegen der Einzelheiten des Sach- und Streitstandes erster Instanz einschließlich der gestellten Anträge wird auf den Tatbestand des angefochtenen Urteils verwiesen.

Das Landgericht Bremen, 1. Kammer für Handelssachen, hat die Beklagte nach Vernehmung des Insolvenzverwalters der Schuldnerin, ... dem Hauptantrag der Klägerin entsprechend zur Zahlung von 159.737,50 € nebst Zinsen i.H.v. 5 %-Punkten über dem Basiszinssatz seit dem 22.06.2017 verurteilt. Zur Begründung hat es ausgeführt:

Der Klägerin stehe ein Schadensersatzanspruch aus abgetretenem Recht gem. §§ 475 HGB, 398 BGB zu.

Das Gericht sei davon überzeugt, dass der Insolvenzverwalter bei Abgabe der Erklärungen aus seinem Schreiben vom 09.05.2017 den Willen gehabt habe, die Ansprüche der Schuldnerin an die Klägerin abzutreten. Mit der Abtretung habe sich der Freistellungsanspruch der Schuldnerin in einen Zahlungsanspruch der Abtretungsempfängerin verwandelt.

Der Klägerin stehe der geltend gemachte Schadensersatzanspruch auch der Höhe nach gem. § 475 HGB zu.

Mit der als Anlage K6 vorgelegten Quittung sei nachgewiesen, dass die Gegenstände vollständig und unversehrt in den Obhutsbereich der Schuldnerin übernommen worden seien. Jedenfalls in der Gesamtschau mit den Sendungspapieren sei davon auszugehen, dass auch die dort dokumentierten Waren tatsächlich in deren Gewahrsam gelangt seien. Dass die Schuldnerin die Gegenstände wieder ausgelagert habe, sei nicht nachvollziehbar vorgetragen. Zur Schadenshöhe könne die Klägerin sich gem. § 429 HGB auf die Handelsrechnung beziehen und die weiteren Beträge i.H.v. 9.000,00 € und 737,50 € abzüglich 1.000,00 € Selbstbeteiligung verlangen.

Die Ansprüche seien nicht verjährt und auch nicht mangels Deckung ausgeschlossen. Ein Ausschluss des Deckungsumfanges nach § 41 Nr. 6 b, § 1 Ziff. 3 Satz 2 AHB KL03 i.V.m. der Deckungserweiterung sei nicht einschlägig, wie im Einzelnen begründet wird.

Auf die Entscheidungsgründe wird ergänzend verwiesen.

Mit ihrer fristgerecht eingelegten und rechtzeitig begründeten Berufung, mit der sie ihren Antrag auf Abweisung der Klage unter Aufrechterhalt ihres Vortrages erster Instanz weiterverfolgt, rügt die Beklagte die Verletzung rechtlichen Gehörs aufgrund einer vermeintlichen Überraschungsentscheidung zur Schadenshöhe. Im Protokoll zur letzten mündlichen Verhandlung sei schließlich auf das Erfordernis der Aufklärung zur Höhe mit aufwändigen Gutachten hingewiesen worden. Die Voraussetzungen des § 429 HGB, der zudem nur auf Frachtführer anwendbar sei, seien nicht vorgetragen, wobei in der hiesigen Konstellation, in der die Klägerin nach vermeintlicher Abtretung des Deckungsanspruchs einen Zahlungsanspruch geltend mache, diese den Schaden dem Grunde und der Höhe nach in vollem Umfang vorzutragen habe. Jedenfalls sei dem Gegenbeweisangebot auf Einholung eines Sachverständigengutachtens nachzugehen gewesen. Wegen der übrigen Schadenspositionen sei nicht ersichtlich, weshalb ein Aufschlag von 6 % zum Nettowarenpreis und weitere 9.000,00 € und 737,50 € erstattungsfähig seien.

Das Landgericht habe die Zulässigkeit des Bestreitens der Beklagten mit Nichtwissen zu den behaupteten Zahlungen