

im Zurückweisungsbeschluss zur unbeschränkten Haftung der Beklagten und zum (hier nicht in Ansatz zu bringenden) Mitverschulden wird aber hinreichend klar, dass die Parteien in der wiedereröffneten Berufungsinstanz allein noch darüber gestritten haben, ob die Klage im Hinblick auf die von der Klägerin in Abrede gestellte Ablieferung im vollen Umfang begründet oder aber im Hinblick auf die von der Beklagten behauptete und unter Beweis gestellte Ablieferung im vollen Umfang unbegründet ist.

[9] IV. Nach Ansicht der Beschwerde hat das Berufungsgericht den Anspruch der Beklagten auf rechtliches Gehör dadurch in entscheidungserheblicher Weise verletzt, dass es, nachdem – die Anschrift des Auslieferungsfahrers von der Beklagten ursprünglich mit “59 A. G., Croyden, CRO 6QH, U. K.” angegeben und in dieser Schreibweise in den Beweisbeschluss des Berufungsgerichts vom 25. Juli 2013 sowie in das in die englische Sprache übersetzte Rechtshilfesuch übernommen worden ist, – im Tätigkeitsbericht der britischen Rechtshilfebehörde der Wohnort des Auslieferungsfahrers mit “59 A. G., Croydon, CRO 6HQ” wiedergegeben und auf die Nichtermittelbarkeit des Zeugen unter dieser Anschrift hingewiesen worden ist und – die Beklagte hierauf auf den Buchstabendreher im Post-Code aufmerksam gemacht und nunmehr als Anschrift des Auslieferungsfahrers “59 A. G. Croydon, Surrey CRO 6QH” angegeben hat, sich hierauf gemäß der Verfügung seines Vorsitzenden vom 16. März 2015 weiterer Vernehmungsbemühungen enthoben glaubt und dabei offensichtlich auf die Regelung in §§ 525, 282 Abs. 2, § 296 Abs. 2 ZPO gestützt habe. Dabei bleibe undeutlich, was genau das Berufungsgericht als nicht rechtzeitig mitgeteilt im Sinne von § 296 Abs. 2 ZPO habe ansehen wollen. Die von ihm monierte Abweichung “nur in einem Wort” könne sich nicht auf den [oben durch Fettdruck hervorgehobenen] Buchstabendreher im Post-Code bezogen haben, der nicht der Beklagten, sondern der britischen Rechtshilfebehörde unterlaufen sei. In Betracht komme die Abänderung der Schreibweise des Stadtteils im späteren Schriftsatz der Beklagten von “Croyden” in “Croydon”, die aber die Rechtshilfebehörde bereits von sich aus korrigiert habe, oder die – deshalb eher wahrscheinliche – Hinzufügung der geographischen Bezeichnung “Surrey”. Inwieweit diese verspätete Korrektur oder Ergänzung allerdings auf grober Nachlässigkeit, also einem außerordentlich sorglosen, offensichtliche prozessuale Sorgfaltspflichten verletzenden Verhalten beruhen solle, erschließe sich nicht von selbst und hätte vom Berufungsgericht daher erläutert werden müssen.

[10] Vor allem aber sei der Anwendungsbereich des § 282 Abs. 2 ZPO offensichtlich nicht eröffnet gewesen, weil das Berufungsgericht gemäß § 356 ZPO von einer Beweiserhebung erst hätte absehen dürfen, nachdem es der Beklagten zur Behebung des im Rechtshilfverfahren zutage getretenen Hindernisses fruchtlos eine Frist gesetzt und die später mögliche Berücksichtigung des Beweismittels das Verfahren nach seiner freien Überzeugung verzögert hätte. Da die Beklagte das der Zeugenermittlung entgegenstehende Hindernis bereits beseitigt habe, seien die Zurückweisung des Beweismittels und der Abbruch der Beweiserhebung von keiner Rechtsgrundlage gedeckt. Auf diesem Fehler könne das Urteil des Berufungsgerichts auch beruhen. Es gebe keinen Erfahrungssatz, dass ein und derselbe Straßename innerhalb einer internationalen Großstadt nur ein einziges Mal vergeben sei. So gebe es eine Straße mit der Bezeichnung “A. G.” nicht nur im Londoner Stadtteil Croydon, sondern zumindest auch im Londoner Stadtteil Kensington.

[11] An der Rechtserheblichkeit dieses Beweisergebnisses hätte sich nichts dadurch geändert, dass die Beklagte wegen der Nichterreichbarkeit des Bruders voraussichtlich ihre weitere Behauptung nicht hätte beweisen können, dieser sei bevollmächtigt gewesen, für den Empfänger Pakete entgegenzunehmen, und habe die konkrete Sendung auch an ihn weitergereicht. Eine entsprechende Annahme klinge zwar in der Verfügung des Vorsitzenden vom 30. Dezember 2014 an. Auf diese Verfügung nehme das Berufungsurteil aber nicht Bezug. Es sei daher nicht auszuschließen, dass das Berufungsgericht im mit der Revision anzufechtenden Urteil anderer Ansicht gewesen sei, weil es in nunmehr anderer Besetzung – etwa anders als in dem Zurückweisungsbeschluss vom 2. Januar 2012 – die Ersatzzustellungsklausel in Nr. 10 der Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Beklagten nicht mehr für unwirksam gehalten habe. Möglicherweise sei das Berufungsgericht auch davon ausgegangen, dass das Gebrauchmachen von einer vereinbarten und auch einschlägigen, jedoch unwirksamen Ersatzzustellungsklausel grundsätzlich noch kein qualifiziertes Verschulden im Sinne von Art. 29 CMR und § 435 HGB für einen hierdurch verursachten Paketverlust begründe. Mit diesem Vorbringen hat die Beschwerde im Ergebnis ebenfalls keinen Erfolg.

[12] Das Berufungsgericht hat in dem Zurückweisungsbeschluss vom 2. Januar 2012 in Übereinstimmung mit seiner Rechtsprechung (OLG Düsseldorf, Urteil vom 14. März 2007 – 18 U 163/06, juris Rn. 6 f. = BeckRS 2007, 05065; Urteil vom 10. April 2014 – 6 U 132/13, juris Rn. 72 = RdTW 2014, 63) unbeanstandet entschieden, dass die Regelung in den dem Streitgegenständlichen Transportauftrag zugrunde liegenden Beförderungsbedingungen der Beklagten mit Stand 2007

10. Zustellung

Die Zustellung von Sendungen erfolgt an den Empfänger oder sonstige Personen, von denen nach den Umständen angenommen werden kann, dass sie zur Annahme der Sendungen berechtigt sind. Hierzu zählen insbesondere in den Räumen des Empfängers anwesende Personen und Nachbarn. (...).

unwirksam ist, weil der Begriff “Nachbar” zu unbestimmt ist und auch inhaltlich den Versender und Auftraggeber unangemessen benachteiligt. Danach konnte die von der Beklagten zu beweisende Ablieferung der Sendung ohne Einvernahme des Bruders – für den die Beklagte erklärtermaßen keine neue ladungsfähige Anschrift anzugeben vermochte – durch die Einvernahme des Auslieferungsfahrers allein nicht bewiesen werden.

[Nebenentscheidungen]

4 Nasseschaden an Luftfracht

EGZPO § 26 Nr. 8; HGB §§ 407, 431 I, 431 IV, 435, 435b, 438, 452, 452b

1. Ist zu dem Zeitpunkt, als die Schadensanzeige hätte erfolgen müssen, der Schadensort noch unbekannt, ist § 452 b HGB mit seiner Verweisung auf § 438 HGB anwendbar.

2. Grundsätzlich trägt der Anspruchsteller die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass dem Anspruchsgegner ein qualifiziertes Verschulden anzulasten ist mit der Folge, dass sich der Antragsgegner nicht auf zu seinen Gunsten bestehende gesetzliche oder

vertragliche Haftungsbeschränkungen berufen kann. Die ihm obliegende Darlegungslast erfüllt der Anspruchsteller bereits dann, wenn sein Klagevortrag nach den Umständen des Falles ein qualifiziertes Verschulden mit gewisser Wahrscheinlichkeit nahelegt und allein der Anspruchsgegner in zumutbarer Weise zu der Aufklärung des in seinem Bereich entstandenen Schadens beitragen kann. Dasselbe gilt, wenn sich aus dem unstrittigen Sachverhalt Anhaltspunkte für ein entsprechendes Verschulden ergeben.

3. Im Falle einer außergerichtlichen Regulierung eines Schadens kann der maßgebliche Tag der Umrechnung des Sonderzinsrechts nicht nach Art. 23 Abs. 1 S. 2 MÜ ermittelt werden, da es an einer gerichtlichen Entscheidung fehlt. Allerdings verweist Art. 1 § 3 des Gesetzes zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr (BGBl. 2004 I S. 550) im Übrigen auf § 431 IV HGB, so dass es auf den Tag der Übernahme des Gutes zur Beförderung ankommt. (Leitsätze der Redaktion)

OLG Hamburg, Urteil vom 17. März 2016 – 6 U 4/15

Zum Sachverhalt: [1] I. Die Parteien streiten über einen Transportschaden.

[2] Die Klägerin ist Transportversicherer der nunmehr als ... GmbH firmierenden ... GmbH, welche am 18.9.2012 die Beklagte mit dem Transport eines 32 kg schweren Kartons von ihrem Firmensitz in D. zur ... Ltd. in T. zu festen Kosten (Anlage K 3) beauftragte. Die Beklagte stellte eine Airway Bill (Anlage K 4) aus, welche den Transport der Sendung von St. nach T. mittels Luftfracht-Sammelverkehr und eine Abholung vorsah.

[3] Für den Transport der Sendung von D. zum Flughafen St. beauftragte die Beklagte die Firma ..., welche die Sendung dort an die Nebenintervenientin übergab, die wiederum durch die Beklagte mit dem Transport der Sendung vom Flughafen St. nach T. beauftragt worden war. Dazu ließ die Nebenintervenientin die Sendung zunächst von St. per Lkw nach A. und von dort aus mit dem Flugzeug nach T. befördern.

[4] Bei Ankunft der Sendung am Flughafen T. wurde am 21.9.2012 durch die International Air Cargo Terminal Co., Ltd. festgestellt, dass der als äußere Verpackung dienende Karton zerdrückt, zerrissen und nass war und auch die darin befindlichen Handschuhe zumindest teilweise nass waren (Anlage K 6). Diese Beschädigung war in der Folge auch Gegenstand einer E-Mail-Korrespondenz zwischen Empfängerin, Nebenintervenientin und der Absenderin selbst (Anlage K 8), welche ihre sämtlichen aus dem Transportschaden erwachsenden Ansprüche mittels Abtretungserklärung vom 5.12.2012 (Anlage K 2) an die Klägerin abtrat.

[5] Die Klägerin behauptet, in dem Karton hätten sich 372 Reithandschuhe befunden, welche bei der Ankunft in T. vollständig durchnässt gewesen seien. Diese seien sodann aufgrund des Umstandes, dass die Kosten der Rücksendung höher gewesen seien als der Restwert der Ware, vernichtet worden. Die Klägerin ist der Ansicht, bei der zwischen der Absenderin und der Beklagten getroffenen Vereinbarung handele es sich um einen multimodalen Beförderungsvertrag, da die Ware zwischen St. und A. mit dem Lkw transportiert wurde und auch die Abholung vom VN der Klägerin per LKW erfolgte. Die Beklagte hafte daher nach den Vorschriften der §§ 452, 407, 435 b HGB in voller Höhe, da sie den Schadensort nicht lokalisieren könne. Auf die Haftungsbeschränkungen des § 431 Abs.1 HGB könne sich die Beklagte nicht berufen, da ihr ein grobes Verschulden im Sinne von § 435 HGB vorzuwerfen sei. Sie habe nämlich trotz Aufforderung den Sendungsverlust nicht aufgeklärt, insbesondere keine näheren Angaben über den Verlustort gemacht.

[6] Die Beklagte bestreitet die Angaben der Klägerin zum Inhalt der Sendung sowie den Eintritt und die Höhe des Schadens. Sie ist darüber hinaus der Auffassung, auf den Transportvertrag zwischen ihr und der Absenderin seien insgesamt die Vorschriften des Montrealer Übereinkommens anzuwenden.

[7] Das Landgericht hat die Klage mit der Begründung abgewiesen, es bestehe kein Anspruch der Klägerin auf Schadensersatz aus abgetretetem Recht gegen die Beklagte, weil die Klägerin den angeblichen Schaden nicht innerhalb der Frist des Art. 31 Abs. 2 MÜ angezeigt habe.

[8] Im Anschluss an die mündliche Verhandlung vor dem Senat vom 19.11.2015 hat die Beklagte an die Klägerin am 14. Dezember 2015 einen Betrag in Höhe von € 720,50 gezahlt, was 32 kg x 19 SZR zum Wert am Tag der Übernahme, dem 18.9.2012, entspricht. Die Parteien haben den Rechtsstreit sodann in Höhe dieses Teilbetrages übereinstimmend für erledigt erklärt.

[9] Von der Abfassung eines weitergehenden Tatbestandes wird gemäß §§ 540 Abs.2, 313 a Abs.1 ZPO, § 26 Nr.8 EGZPO abgesehen (Streitwert des Berufungsverfahrens: € 10.535,16).

Aus den Gründen: [10] II. Nachdem die Beklagte im Laufe des Rechtsstreits € 720,50 an die Klägerin gezahlt hat, hat deren Berufung nur noch hinsichtlich der auf diesen Betrag entfallenden Zinsen Erfolg.

[11] Einer Aufklärung, ob hier das ... Übereinkommen (MÜ) oder Landfrachtrecht anwendbar ist, bedarf es nicht. Der geltend gemachte Anspruch ist vorliegend nicht bereits durch eine verspätete Schadensanzeige ausgeschlossen. Denn jedenfalls zu dem Zeitpunkt, als die Schadensanzeige hätte erfolgen müssen, war der Schadensort noch unbekannt. In einem solchen Fall ist nach Auffassung des Senats § 452 b HGB anwendbar mit seiner Verweisung auf § 438 HGB.

[12] Da die Beklagte Schadensersatz gemäß Artikel 22 Abs.3 MÜ geleistet hat, dessen Haftungshöchstbeträge höher und damit für die Klägerin günstiger sind als die Haftungshöchstbeträge nach dem Landfrachtrecht, bedurfte es auch hinsichtlich der Höhe des geltend gemachten Anspruches keiner Entscheidung darüber, ob das ... Übereinkommen oder Landfrachtrecht anzuwenden ist. Offen bleiben konnte daher, wo der Schaden eingetreten ist und ob auch die LKW-Beförderung auf der Strecke von St. bis A. genehmigt war. Der Senat musste auch nicht klären, welche Vereinbarungen die Versicherungsnehmerin der Klägerin und die Beklagte im Zusammenhang mit Ziffer 27 ADSp getroffen haben. Denn die Voraussetzungen für den Wegfall der Haftungsbeschränkung liegen nicht vor. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs trägt grundsätzlich der Anspruchsteller die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass dem Anspruchsgegner ein qualifiziertes Verschulden anzulasten ist mit der Folge, dass sich der Antragsgegner nicht auf zu seinen Gunsten bestehende gesetzliche oder vertragliche Haftungsbeschränkungen berufen kann. Die ihm obliegende Darlegungslast erfüllt der Anspruchsteller zwar bereits dann, wenn sein Klagevortrag nach den Umständen des Falles ein qualifiziertes Verschulden mit gewisser Wahrscheinlichkeit nahelegt und allein der Anspruchsgegner in zumutbarer Weise zu der Aufklärung des in seinem Bereich entstandenen Schadens beitragen kann. Dasselbe gilt, wenn sich aus dem unstrittigen Sachverhalt Anhaltspunkte für ein entsprechendes Verschulden ergeben (vgl. BGH, Urteil vom 21.3.2007 – I-ZR 166/04 –, NJW-RR 2007, 1630, 1631). Derartige Anhaltspunkte für ein qualifiziertes Verschulden, das eine sekundäre Darlegungslast des Frachtführers begründen würde, sind indes weder dargetan noch sonst ersichtlich. Diese könnten zwar in der Mitteilung des Herrn ... von der Firma ... (Anlage K 8 unten) zu sehen sein, „Someone must have dropped the carton in the deep water on the way“. Diese Schilderung wird aber zum einen einige Sätze später dadurch relativiert, dass es heißt „About 30 % of the box is wet“ und steht zum anderen nicht im Einklang mit den Fotos (Anlagenkonvolut K 8) und auch nicht mit dem Abnahmeprotokoll (Anlage K 6): „An der Kartonschachtel (1 Stück, äußere Verpackung) wurde eine zerrissene, zerdrückte und nasse (???) beschädigte Stelle entdeckt. Die Verpackung wurde zur Prüfung des Inhalts geöffnet und folgende Beschädigung

festgestellt: (...) Die Waren, die sich an der beschädigten Stelle befinden, sind nass. Weitere Waren sind möglicherweise ebenfalls feucht, dies konnte aber nicht eindeutig festgestellt werden.“ Von einem so massiven Schadensausmaß wie von Herrn ... in der E-Mail Anlage K 8 behauptet – die Sendung war so durchnässt, als habe sie im Wasser gestanden –, kann mithin nicht die Rede sein. Der im Abnahmeprotokoll beschriebene und mit den Fotos dokumentierte Wasserschaden allein vermag Anhaltspunkte für ein grobes Verschulden der Beklagten nicht zu begründen. Die Beschädigung mag durch Unachtsamkeit hervorgerufen worden sein und der Nässe Schaden ist dadurch erklärlich, dass die Sendung beispielsweise auf dem Rollfeld Regen ausgesetzt war. Beides reicht aber für die Annahme eines qualifizierten Verschuldens nicht aus.

[13] Im Übrigen trägt die Klägerin auch die volle Darlegungs- und Beweislast für Art, Umfang und Höhe des Schadens. Den behaupteten Totalschaden hat die Klägerin weder substantiiert dargelegt noch unter Beweis gestellt. Wie dargelegt, sollen ausweislich der Mitteilung der Empfängerin gerade einmal 30 % der streitgegenständlichen Sendung von einer Nässe einwirkung betroffen gewesen sei. Aus welchem Grund dann die gesamte Sendung vernichtet werden musste, ist nicht dargetan. Angesichts der Höhe der Fracht von € 235 und dem Lieferwert von € 8.474,20 vermag auch die Begründung der Klägerin für die Vernichtung der gesamten Sendung, die Kosten für die Rücksendung wären höher gewesen als der Restwert, nicht zu überzeugen.

[14] 2.) Die Beklagte ist bei der Berechnung des zu zahlenden Haftungshöchstbetrages zutreffend vom Wert eines Sonderziehungsrechtes am Tag der Übernahme, dem 18.9.2012, ausgegangen. Zwar ist in Artikel 23 Abs.1 S.2 MÜ geregelt, dass die Umrechnung der Beträge von Sonderziehungsrechten in Landeswährungen im Fall eines gerichtlichen Verfahrens nach dem Wert dieser Währungen in Sonderziehungsrechten im Zeitpunkt der Entscheidung zu erfolgen hat. Im vorliegenden Fall sollte mit der Zahlung in Höhe der Haftungshöchstgrenzen nach dem MÜ eine gerichtliche Entscheidung insoweit jedoch gerade vermieden werden. Im MÜ unregelt geblieben ist, welcher Zeitpunkt im Falle einer außergerichtlichen Regulierung maßgeblich ist. Dass es auf § 431 Abs. 4 HGB, also auf den Tag der Übernahme ankommt, ergibt sich jedoch aus Art. 1 § 3 des Gesetzes zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr (BGBl. 2004 I S. 550): „Soweit sich aus Artikel 23 Abs.1 des Montrealer Übereinkommens nicht etwas anderes ergibt, bestimmt sich die Umrechnung der im ... Übereinkommen in Sonderziehungsrechten ausgedrückten Haftungshöchstbeträge für Schäden wegen Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung von Gütern nach § 431 Abs.4 des Handelsgesetzbuches, für andere Schäden nach § 49 b des Luftverkehrsgesetzes.“ (vgl. auch Giemulla/Schmid, Montrealer Übereinkommen, Art. 23 MÜ Rz. 12).

[15] 3.) Auf den von der Beklagten gezahlten Betrag kann die Klägerin die geltend gemachten Zinsen verlangen, weil die Beklagte mit der Zahlung des von ihr errechneten Betrages zum Ausdruck gebracht hat, dass sie den Eintritt des Schadensfalles in ihrer Obhut unstreitig stellt und die Höchsthaftung nach dem MÜ akzeptiert. Der Zinsanspruch beruht auf §§ 352, 353 HGB. Kaufleute untereinander sind berechtigt, für ihre Forderungen aus beiderseitigen Handelsgeschäften vom Tag der Fälligkeit an Zinsen zu fordern (Schadensfall: in der Zeit 18.09. bis 21.9.2012). Dem Anspruch auf Zinsen seit dem 25. September 2012 steht nicht entgegen, dass die Klägerin mit dem Antrag auf Erlass des

Mahnbescheides vom 16.9.2013 Zinsen erst ab dem 20. Juni 2013 verlangt hat. Sie hat jedoch dann mit der Klagebegründung vom 26. März 2014 5 % Zinsen seit dem 25. September 2012 geltend gemacht, was noch in innerhalb der Zweijahresfrist des Artikel 35 MÜ erfolgte.

[Nebenentscheidungen]

5 Übernahme des in einen Container gepackten Gutes zur Beförderung

HGB §§ 425 I, 431 I; BGB § 854 I; ZPO § 67

1. Die Übernahme des Gutes zur Beförderung setzt voraus, dass der Frachtführer willentlich selbst oder durch seine Gehilfen aufgrund eines wirksamen Frachtvertrages den unmittelbaren oder mittelbaren Besitz an dem zu befördernden Gut erwirbt. Das Gut muss in objektiver Hinsicht derart in den Verantwortungsbereich des Frachtführers oder seiner Erfüllungsgehilfen im Sinne von § 428 HGB gelangt sein, dass er oder seine Gehilfen es vor Schäden bewahren können.

2. In subjektiver Hinsicht setzt die Übernahme durch den Frachtführer den Willen des Absenders voraus, die Verfügungsgewalt über das Transportgut aufzugeben, und den Willen des Frachtführers, die Kontrolle daran zu übernehmen. Die Übernahme des Besitzes muss vom Willen des Frachtführers oder des von ihm beauftragten Gehilfen getragen sein, wobei der Wille im natürlichen Sinne ausreicht.

3. Der Frachtführer übernimmt das Gut zur Beförderung, wenn die vom Absender vorzunehmenden Ladearbeiten abgeschlossen sind und der Fahrer entweder den Laderaum schließt oder das Gut derart in den Verantwortungsbereich des Frachtführers oder seiner Erfüllungsgehilfen gelangt, dass er oder seine Gehilfen es vor Schäden bewahren können. Diese Grundsätze haben die regelmäßige Situation vor Augen, dass der Frachtführer die Ware beim Absender auf seinem fahrbereiten Beförderungsmittel übernimmt, um nach der Beladung das Gelände des Absenders zu verlassen.

4. Das Gut ist nicht zur Beförderung übernommen, wenn der vom Frachtführer gestellte Container, der auf dem Chassis des Frachtführers verbleibt, auf dem Betriebsgelände eines Dritten beladen, verschlossen und verplombt und – weil sich die Abholung durch den Frachtführer aus vom Absender zu vertretenden Gründen verzögert – auf dem Betriebsgelände des Dritten bereitgestellt wird.

5. In diesem Fall (soeben 4.) liegen auch die Voraussetzungen für eine Übernahme des Gutes durch den Frachtführer im Wege der Erlangung des (unmittelbaren oder mittelbaren) Besitzes nicht vor.

6. Der unmittelbare Besitz einer Sache setzt nach § 854 Abs. 1 BGB die tatsächliche Gewalt über sie voraus. Der unmittelbare Besitz wird begründet, indem die tatsächliche Gewalt nach außen erkennbar erlangt wird, getragen von einem Sachbeherrschungswillen. In wessen tatsächlicher Herrschaftsgewalt sich die Sache befindet, hängt maßgeblich von der Verkehrsanschauung, d. h. von der zusammenfassenden Wertung aller Umstände des jeweiligen Falles entsprechend den Anschauungen des täglichen Lebens, ab. Dabei muss die tatsächliche Sachherrschaft, wie sich aus den Regelungen der §§ 867 und 872 BGB ergibt, von einem entsprechenden Willen des (angehenden) Besitzers getragen sein.

7. Die Obhutshaftung nach § 425 Abs. 1 HGB ist nicht deswegen ausgeschlossen, weil der Frachtführer wegen einer von ihm