



BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

I ZR 128/15

Verkündet am:
1. Dezember 2016
Führinger
Justizangestellte
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein
BGHR: ja

HGB § 425 Abs. 1, §§ 452, 452a, 452d Abs. 2 Nr. 1, § 459 Satz 1; HGB aF § 606 Satz 2, § 660 Abs. 1 Satz 1 und 2, Abs. 3; ADSp 2003 Ziffer 22.1 bis 22.5, 23.1, 23.1.3, 27.2

- a) Für die Beurteilung der Frage, ob ein Verlust des Transportguts eingetreten ist, ist eine wirtschaftliche Betrachtung maßgebend. Ein Verlust ist regelmäßig anzunehmen, wenn der Frachtführer oder Verfrachter aus der Sicht des Geschädigten aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen auf unabsehbare Zeit außerstande ist, das Gut an den berechtigten Empfänger auszuliefern.
- b) Beim multimodalen Transport eines zunächst auf dem Landweg und sodann auf dem Seeweg zu befördernden Guts sind die Lagerung eines mit Gütern bestückten Containers am Hafenterminal und die dort vorgenommene Stauung der Güter in Container Vorarbeiten für die Verfrachtung des Transportguts und daher regelmäßig der Seestrecke zuzuordnen. Das gilt auch, soweit dabei Waren aus einem für einen bestimmten Seehafen vorgesehenen Container ausgeladen und in einen für einen anderen Seehafen vorgesehenen Container eingeladen werden oder im Zuge der Verteilung der Sendungen auf die verschiedenen Container die Entladung von Gütern unterbleibt.
- c) Nach § 452d Abs. 2 Nr. 1 HGB sind Formularvereinbarungen zulässig, die inhaltlich auf die Anwendung der allgemeinen landfrachtrechtlichen Vorschriften gerichtet sind und unter Durchbrechung des "network"-Systems eine Einheitshaftung auf der Grundlage des allgemeinen Frachtrechts vorsehen, sofern für die Haftung auf der Teilstrecke anstelle des an sich anwendbaren Rechts die Geltung der §§ 425 ff. HGB insgesamt vereinbart wird. Dies ist bei den Haftungsregelungen in Ziffer 22.1 bis 22.5, 23.1 und 23.1.3 der ADSp 2003 nicht der Fall.
- d) Die von einem Container-Packunternehmen im Rahmen der Schnittstellenkontrolle bei der Entladung, Zwischenlagerung und Verladung der Transportgüter eingerichteten Kontrollmaßnahmen müssen geordnet, überschaubar und zuverlässig ineinandergreifen und sicherstellen, dass die theoretisch vorgesehenen Organisationsmaßnahmen auch praktisch durchgeführt werden. Ein handschriftlicher Vermerk des mit der Entladung eines Containers betrauten Mitarbeiters stellt keine ausreichende Kontrollmaßnahme dar, weil damit nicht wirksam verhindert wird, dass der Mitarbeiter aufgrund eines Augenblicksversagens das Begleitpapier abzeichnet, ohne die vollständige Entladung der Sendung überprüft zu haben.

BGH, Urteil vom 1. Dezember 2016 - I ZR 128/15 - OLG München
LG Augsburg

ECLI:DE:BGH:2016:011216UIZR128.15.0

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 1. Dezember 2016 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Büscher, die Richter Prof. Dr. Schaffert, Dr. Kirchhoff, Prof. Dr. Koch und Feddersen

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des Oberlandesgerichts München - 14. Zivilsenat - vom 21. Mai 2015 im Kostenpunkt und insoweit aufgehoben, als zum Nachteil der Klägerin erkannt worden ist.

Im Umfang der Aufhebung wird die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision und der im Revisionsverfahren angefallenen außergerichtlichen Kosten der Streithelferinnen, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

- 1 Die Klägerin ist Transportversicherer der E. + L. GmbH (im Weiteren: Versicherungsnehmerin). Sie begehrt vom beklagten Speditionsunternehmen aus übergegangenem Recht der Versicherungsnehmerin Schadensersatz wegen der Fehlleitung von Transportgut.

- 2 Die Versicherungsnehmerin beauftragte die Beklagte am 29. März 2012 zu festen Kosten, in acht Holzkisten verpackte Waren von L. bei A. auf dem Land- und Seeweg nach Shanghai zu befördern. Die Ablieferung bei dem dortigen Empfänger sollte bis zum 9. Mai 2012 erfolgen. In den Transportvertrag wurden die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen in der bis Ende 2015 geltenden Fassung (ADSp) einbezogen. Die Beklagte übertrug den Seetransport der Streithelferin zu 2. Diese nahm die Buchung nach ihrer Darstellung als deutsche Agentin der Streithelferin zu 1 entgegen.
- 3 Die Beklagte holte die Kisten am 29. März 2012 bei der Versicherungsnehmerin ab. Am 4. April 2012 unterrichtete sie die Versicherungsnehmerin erstmals darüber, dass zwei der acht Kisten nicht mehr auffindbar seien.
- 4 Am 10. April 2012 teilte die Beklagte der Versicherungsnehmerin mit, sie habe die Sendung am 30. April - gemeint war: am 30. März - 2012 bei einem näher bezeichneten Container-Packunternehmen in Bremen angeliefert. Wegen eines kurzfristigen Wechsels des Abfahrtshafens sei die Fracht von dort am selben Tag zum Hamburger Hafen transportiert worden. Als am 4. April 2012 mit der Beladung des für Shanghai vorgesehenen Sammelgutcontainers begonnen worden sei, seien zwei der acht Kisten nicht mehr auffindbar gewesen. Es werde allerorts nach ihnen gesucht, um sie baldmöglichst nach Shanghai zu liefern.
- 5 Am 3. Mai 2012 erhielt die Versicherungsnehmerin die Nachricht, die vermissten Kisten befänden sich aufgrund einer Fehlverladung durch die Streithelferin zu 2 in Guatemala. Die beiden jeweils 638 kg schweren Kisten wurden in der Folgezeit nach Deutschland zurücktransportiert, wo sie Anfang Juli 2012 wieder bei der Versicherungsnehmerin eintrafen. Zur Einhaltung der Lieferfrist

hatte diese die in den beiden Kisten enthaltenen Waren in der Zwischenzeit neu hergestellt und anderweitig nach Shanghai versandt.

6 Die Klägerin leistete der Versicherungsnehmerin eine Entschädigung in Höhe von 26.947,16 €, die sie aus der Differenz zwischen den Kosten der Neuherstellung der Waren und dem zu realisierenden Restwert der zurückbeförderten Güter zuzüglich der Kosten für die Schadensbearbeitung und -ermittlung errechnete. Sie hat die Beklagte auf Zahlung dieser Summe nebst Zinsen in Anspruch genommen. Sie ist der Ansicht, die Beklagte habe den entstandenen Schaden im vollen Umfang zu ersetzen, weil die beiden Kisten während des Landtransports aufgrund eines qualifizierten Verschuldens der Beklagten oder von ihr eingeschalteter Unternehmen verloren gegangen seien.

7 Die Beklagte und die Streithelferinnen sind der Klage entgegengetreten. Sie haben geltend gemacht, die Fehlleitung der beiden Kisten sei darauf zurückzuführen, dass die Sendung in einem für Ecuador bestimmten Anladecontainer von Bremen zum Hamburger Hafen umgefahren und dort von einem Mitarbeiter des von den Streithelferinnen beauftragten Container-Packunternehmens versehentlich teilweise nicht entladen worden sei. Nach den anzuwendenden Regeln des Seefrachtrechts falle der Beklagten kein qualifiziertes Verschulden zur Last.

8 Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung der Klägerin hatte nur in Höhe eines 2.552 Sonderziehungsrechten entsprechenden Betrags nebst Zinsen Erfolg.

9 Mit ihrer vom Senat zugelassenen Revision, deren Zurückweisung die Beklagte und die Streithelferinnen beantragen, verfolgt die Klägerin ihren Antrag auf Ersatz ihres weitergehenden Schadens nebst Zinsen weiter.

Entscheidungsgründe:

- 10 A. Das Berufungsgericht hat angenommen, der Klägerin stehe aufgrund übergebenen Rechts aus dem zwischen der Versicherungsnehmerin und der Beklagten geschlossenen Multimodalvertrag ein Schadensersatzanspruch in Höhe von zwei Sonderziehungsrechten je Kilogramm des fehlgeleiteten Transportguts zu. Dazu hat es ausgeführt:
- 11 Die beiden außer Kontrolle geratenen Kisten seien wegen ihres lange Zeit ungeklärten Verbleibs und der einvernehmlich aufgenommenen Ersatzproduktion als verloren anzusehen. Der Verlustort sei bekannt. Der für die Fehlleitung ursächliche Fehler sei nach dem einzig plausiblen und naheliegenden Sachvortrag der Beklagten und der Streithelferinnen beim Stauen am Terminal des Hamburger Hafens gemacht worden, als zwei Kisten versehentlich nicht aus dem für Ecuador bestimmten Anladecontainer entladen worden seien, die Entladung aber gleichwohl in den Begleitpapieren vermerkt worden sei. Das Entladen des im Hafengelände abgestellten Containers stelle eine das Beladen des Schiffs vorbereitende Umlagerung des Transportguts dar, die der Seestrecke zuzurechnen sei.
- 12 Der Umfang der Haftung der Beklagten ergebe sich aus den seefrachtrechtlichen Vorschriften. Die Einbeziehung der ADSp in den Transportvertrag habe mangels Gesamtverweises auf die §§ 425 ff. HGB keine Vereinbarung dargestellt, dass sich die Haftung der Beklagten auch für die Seestrecke nach den Bestimmungen des Landfrachtrechts richten sollte. Die Beklagte schulde nach § 660 Abs. 1 HGB aF den Betrag, der dem Wert von zwei Sonderziehungsrechten je Kilogramm des Gewichts der verlorenen Kisten entspreche. Für eine unbegrenzte Haftung nach § 660 Abs. 3 HGB aF fehle es an einem

eigenen qualifizierten Verschulden der Beklagten. Die gesetzliche Haftungsgrenze des § 660 Abs. 1 HGB aF werde durch die Anwendung von Ziffer 27.2 ADSp nicht durchbrochen.

13 B. Die gegen diese Beurteilung gerichtete Revision führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht. Dieses ist zwar mit Recht von der Anwendbarkeit des deutschen Sachrechts (dazu unter B I) und der Aktivlegitimation der Klägerin (dazu unter B II) sowie davon ausgegangen, dass die Beklagte der Klägerin dem Grunde nach wegen der Fehlleitung der beiden Kisten zum Schadensersatz verpflichtet ist (dazu unter B III). Der rechtlichen Nachprüfung halten jedoch die Erwägungen nicht stand, mit denen das Berufungsgericht die Haftung der Beklagten als der Höhe nach beschränkt angesehen hat (dazu unter B IV).

14 I. Das Berufungsgericht hat rechtsfehlerfrei angenommen, dass auf den zwischen der Versicherungsnehmerin und der Beklagten geschlossenen Transportvertrag deutsches Sachrecht anwendbar ist. Nach Art. 5 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 593/2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom-I-VO) ist, soweit die Parteien in Bezug auf einen Vertrag über die Beförderung von Gütern keine Rechtswahl nach Artikel 3 der Verordnung getroffen haben, das Recht des Staates anzuwenden, in dem der Beförderer seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat, sofern sich in diesem Staat auch der Übernahmeort oder der Ablieferungsort oder der gewöhnliche Aufenthalt des Absenders befindet. Als Güterbeförderungsvertrag im Sinne dieser Bestimmung ist auch ein Speditionsvertrag anzusehen, wenn sein Hauptgegenstand - wie vorliegend - die eigentliche Beförderung des betreffenden Guts ist (vgl. Erwägungsgrund 22 Satz 2 Rom-I-VO; BGH, Urteil vom 4. Februar 2016 - I ZR 216/14, TranspR 2016, 404 Rn. 12; zu Art. 4 Abs. 4 Satz 3 des Übereinkommens vom 19. Juni 1980 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse an-

zuwendende Recht [EuSchVÜ; BGBl. 1986 II S. 809] vgl. EuGH, Urteil vom 23. Oktober 2014 - C-305/13, TranspR 2015, 37 Rn. 28 und 32 - Haeger & Schmidt). Die Beklagte ist Beförderer im Sinne von Art. 5 Abs. 1 Satz 1 Rom-I-VO. Nach dem Erwägungsgrund 22 Satz 3 Rom-I-VO bezeichnet der Begriff "Beförderer" die Vertragspartei, die sich zur Beförderung der Güter verpflichtet, unabhängig davon, ob sie die Beförderung selbst durchführt. Da die Beklagte ihren Sitz und damit ihren gewöhnlichen Aufenthalt in Deutschland hat (Art. 19 Abs. 1 Satz 1 Rom-I-VO) und das Transportgut in Deutschland zur Beförderung übernommen worden ist, ist der mit der Klage geltend gemachte Anspruch nach deutschem Recht zu beurteilen.

15 II. Das Berufungsgericht hat die Klägerin mit Recht als aktivlegitimiert angesehen. Soweit der Versicherungsnehmerin ein Ersatzanspruch gegen die Beklagte zugestanden hat, ist dieser Anspruch nach § 86 Abs. 1 Satz 1 VVG in Höhe des von der Klägerin regulierten Schadens auf diese übergegangen.

16 III. Das Berufungsgericht hat zutreffend angenommen, dass die Beklagte der Versicherungsnehmerin für die Fehlleitung der Kisten dem Grunde nach gemäß den Vorschriften des Seefrachtrechts haftet.

17 1. Die Versicherungsnehmerin und die Beklagte haben einen Speditionsvertrag geschlossen, nach dem die Beklagte zu festen Kosten die Beförderung der acht Kisten von L. nach Shanghai zu organisieren hatte (§ 459 Satz 1 HGB). Das Berufungsgericht ist mit Recht davon ausgegangen, dass auf diesen Vertrag die Vorschriften der §§ 452 ff. HGB anzuwenden sind, weil die Beklagte einen multimodalen Transport zu besorgen hatte (st. Rspr.; vgl. nur BGH, TranspR 2016, 404 Rn. 15 mwN). Ihre als solche einheitliche Speditionsleistung hatte die Beförderung mit verschiedenartigen Transportmitteln (Lkw und Schiff) zum Gegenstand. Bei gesonderter Beauftragung wäre der Transport

per Lkw den Vorschriften des Landfrachtrechts (§§ 407 ff. HGB) und der Transport mit dem Schiff den Vorschriften des Seefrachtrechts in der bis zum 24. April 2013 gültigen Fassung (§§ 556 ff. HGB aF) unterfallen.

18 2. Steht bei einem multimodalen Transport fest, dass der Verlust auf einer bestimmten Teilstrecke eingetreten ist, so bestimmt sich die Haftung des Spediteurs gemäß § 452a Satz 1 HGB nach den Rechtsvorschriften, die auf einen Vertrag über eine Beförderung auf dieser Teilstrecke anzuwenden wären. Andernfalls richtet sich seine Haftung gemäß § 452 Satz 1 HGB grundsätzlich nach den Vorschriften des Landfrachtrechts. Dies gilt nach § 452 Satz 2 HGB auch dann, wenn ein Teil der Beförderung über See durchgeführt wird.

19 3. Das Berufungsgericht hat angenommen, die Haftung der Beklagten richte sich nach dem Seefrachtrecht, weil feststehe, dass die beiden in Rede stehenden Kisten auf der Seestrecke verloren gegangen seien. Diese Beurteilung hält den Angriffen der Revision stand.

20 a) Das Berufungsgericht ist ohne Rechtsfehler davon ausgegangen, die Fehlleitung der Kisten sei als ein Verlust zu behandeln.

21 aa) Für die Beurteilung der Frage, ob ein Verlust des Transportguts eingetreten ist, ist eine wirtschaftliche Betrachtung aus Sicht des Geschädigten maßgebend. Ein Verlust ist regelmäßig anzunehmen, wenn der Frachtführer oder Verfrachter aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen auf unabsehbare Zeit außerstande ist, das Gut an den berechtigten Empfänger auszuliefern (vgl. zum Frachtführer BGH, Urteil vom 10. Juli 1997 - I ZR 75/95, TranspR 1998, 106, 108; OLG Düsseldorf, TranspR 2005, 468, 471; Schaffert in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn, HGB, 3. Aufl., § 425 Rn. 6; MünchKomm.HGB/Herber, 3. Aufl., § 425 Rn. 14 f.). Es genügt, dass die spätere Ablieferung unwahr-

scheinlich oder unzumutbar ist (vgl. Koller, Transportrecht, 9. Aufl., § 425 HGB Rn. 9). Wenn das Gut einmal in Verlust geraten ist, kommt es nicht darauf an, ob es später wieder aufgefunden worden ist und der Absender es wieder an sich gebracht hat (vgl. BGH, Urteil vom 27. Oktober 1978 - I ZR 30/77, VersR 1979, 276, 277; OLG Düsseldorf, TranspR 2005, 468, 471; Schaffert in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn aaO § 425 Rn. 10).

22 bb) Von diesen Grundsätzen ist auch das Berufungsgericht ausgegangen. Es hat angenommen, die fehlgeleiteten Kisten seien als verloren anzusehen, auch wenn sie nicht endgültig abhandengekommen seien. Ihr Verbleib sei einen Monat lang ungeklärt gewesen. Als sie sechs Tage vor Ablauf der vertraglichen Lieferfrist in Guatemala wieder aufgefunden worden seien, habe die Beklagte der Versicherungsnehmerin mitgeteilt, die sofortige Weiterleitung der Kisten sei nicht möglich, und ihr die Fortsetzung der einvernehmlich begonnenen Ersatzproduktion empfohlen. Der Annahme eines Verlusts stehe nicht entgegen, dass die Kisten nach ihrem Auffinden zurück nach Deutschland verbracht worden seien. Die Rücklieferung habe allein der Minderung des der Versicherungsnehmerin durch den Verlust entstandenen Schadens gedient. Diese tatrichterliche Würdigung lässt keinen Rechtsfehler erkennen und wird auch von der Revisionserwiderung nicht angegriffen.

23 b) Die Revision wendet sich vergeblich gegen die Beurteilung des Berufungsgerichts, der Ort des Verlusts der Kisten stehe fest.

24 aa) Die Anwendung des § 452a Satz 1 HGB setzt einen bekannten Schadensort voraus. Sie erfordert daher, dass der Verlust, die Beschädigung oder das Ereignis, das zu einer Überschreitung der Lieferfrist geführt hat, nachweislich auf einer bestimmten Teilstrecke eingetreten ist. Der Beweis hierfür

obliegt nach § 452a Satz 2 HGB demjenigen, der einen bestimmten Verlustort behauptet.

25 bb) Das Berufungsgericht hat angenommen, der für die Fehlleitung ursächliche Fehler sei beim Stauen am Terminal des Hamburger Hafens gemacht worden, als zwei Kisten versehentlich nicht aus dem für Ecuador bestimmten Container entladen worden seien, die Entladung aber gleichwohl in den Begleitpapieren vermerkt worden sei. Kein anderer theoretisch denkbarer Ablauf als der von der Beklagten und den Streithelferinnen behauptete Hergang sei plausibel und naheliegend; einen solchen habe auch die Klägerin nicht aufgezeigt. Der Umstand, dass die beiden Kisten in einem Seehafen in Guatemala wieder aufgefunden worden seien, belege, dass sie Hamburg erreicht hätten und auf ein Schiff verladen worden seien. Ein deutliches Indiz für die Ankunft aller acht Kisten in Hamburg im Anladecontainer aus Bremen sei zudem, dass in der Container-Packliste und im Einzelpapier für die Sendung acht für Shanghai bestimmte Stellgeräte aufgeführt gewesen seien. Wären die beiden Kisten in Hamburg aus dem Anladecontainer ausgeladen und erst danach der für Südamerika vorgesehenen Fracht zugeordnet worden, hätte dieser Fehler beim Beladen des für Ecuador bestimmten Containers bemerkt werden müssen, wenn man nicht ein zweites Versagen unterstellen wolle, wofür nichts spreche. Hingegen sei es gut nachvollziehbar, dass die im Anladecontainer verbliebene Ladung bei der Ergänzung mit weiteren Packstücken für Südamerika nicht erneut kontrolliert worden sei und daher die beiden dort irrtümlich verbliebenen Kisten nicht entdeckt worden seien.

26 cc) Die Revision rügt ohne Erfolg, das Berufungsgericht habe, soweit es den von der Beklagten und den Streithelferinnen vermuteten Geschehensablauf aufgrund seiner Plausibilität und Nachvollziehbarkeit als erwiesen erachtet habe, die Anforderungen an das gesetzliche Beweismaß verkannt.

27 (1) Nach § 286 Abs. 1 Satz 1 ZPO hat das Gericht unter Berücksichtigung des gesamten Inhalts der Verhandlungen und des Ergebnisses einer etwaigen Beweisaufnahme nach freier Überzeugung zu entscheiden, ob es eine tatsächliche Behauptung für wahr oder für nicht wahr erachtet. Dabei darf und muss sich der Richter mit einem für das praktische Leben brauchbaren Grad von Gewissheit begnügen, der den Zweifeln Schweigen gebietet, ohne sie völlig auszuschließen (st. Rspr.; vgl. nur BGH, Urteil vom 6. Mai 2015 - VIII ZR 161/14, NJW 2015, 2111 Rn. 11; Urteil vom 11. Juni 2015 - I ZR 19/14, NJW 2016, 942 Rn. 40 - Tauschbörse I, jeweils mwN). Die Beweiswürdigung ist grundsätzlich Sache des Tatrichters, an dessen Feststellungen das Revisionsgericht gemäß § 559 Abs. 2 ZPO gebunden ist. Dieses kann lediglich überprüfen, ob sich der Tatrichter entsprechend dem Gebot des § 286 Abs. 1 ZPO mit dem Prozessstoff und den Beweisergebnissen umfassend und widerspruchsfrei auseinandergesetzt hat, die Beweiswürdigung also vollständig und rechtlich möglich ist und nicht gegen Denkgesetze oder Erfahrungssätze verstößt (st. Rspr.; vgl. nur BGH, Urteil vom 12. Mai 2015 - VI ZR 328/11, BGHZ 205, 270 Rn. 14; BGH, NJW 2016, 942 Rn. 32 - Tauschbörse I, jeweils mwN). Einen solchen Rechtsfehler des Berufungsgerichts hat die Revision nicht aufgezeigt.

28 (2) Das Berufungsgericht hat den Beweis der von der Beklagten und den Streithelferinnen behaupteten Verlustursache nicht aufgrund der Stimmigkeit ihres Sachvortrags als geführt angesehen. Es hat sich anhand der vorgelegten Frachtpapiere und der weiteren unstreitigen Tatsachen davon überzeugt gezeigt, dass die verlorenen Kisten in dem für Ecuador bestimmten Anladecontainer zum Hamburger Hafen verbracht, dort nicht entladen und deshalb nach Südamerika verschifft worden sind. Im Blick darauf hat das Berufungsgericht einen anderen Geschehensablauf, insbesondere eine Fehlleitung der Kisten vor

der Anlieferung des Anladecontainers am Hamburger Hafen, als theoretisch denkbar, aber nach der Lebenserfahrung fernliegend angesehen. Die Revision macht nicht geltend, die vom Berufungsgericht herangezogenen Indizien stellen keine tragfähige Grundlage für die Annahme dar, die Fehlleitung der Kisten sei auf ihre unterbliebene Entladung aus dem Container am Hafenterminal zurückzuführen. Soweit sie eine andere Verlustursache für gut möglich hält, ersetzt sie in unzulässiger Weise die tatrichterliche Bewertung durch ihre eigene Einschätzung, ohne dabei einen Rechtsfehler des Berufungsgerichts aufzuzeigen.

29 c) Ohne Erfolg wendet sich die Revision gegen die Annahme des Berufungsgerichts, das für den eingetretenen Verlust ursächlich gewesene Zurücklassen der beiden Kisten in dem für Ecuador bestimmten Anladecontainer sei bereits der Seestrecke zuzurechnen.

30 aa) Tritt bei einem Vertrag über einen multimodalen Transport der Verlust nicht während der Beförderung, sondern während einer beförderungsnahen Leistungsphase ein, ist für die Haftung darauf abzustellen, welchem der hypothetisch geschlossenen Einzelverträge diese Phase typischerweise unterfällt (vgl. Begründung zum Regierungsentwurf des Transportrechtsreformgesetzes, BT-Drucks. 13/8445, S. 101). Wird die Verlustursache während der Verladung oder Entladung eines auf dem Landweg und Seeweg zu befördernden Guts gesetzt, kommt es darauf an, ob die Verladung oder Entladung zu den fiktiven Pflichten des Frachtführers oder des Verfrachters gehört und in den Zeitraum der Obhut des betreffenden Transporteurs über das Gut fällt (vgl. BGH, Urteil vom 18. Juni 2009 - I ZR 140/06, BGHZ 181, 292 Rn. 27; Koller aaO § 452a HGB Rn. 3).

31 Beim multimodalen Transport eines zunächst auf dem Seeweg und so-
dann auf dem Landweg zu befördernden Guts endet die Seestrecke regelmäßig
erst mit dem Beginn der Verladung des Guts auf das Transportmittel, mit dem
es aus dem Hafen entfernt und der Landtransport durchgeführt werden soll (vgl.
BGH, Urteil vom 3. November 2005 - I ZR 325/02, BGHZ 164, 394, 396; Urteil
vom 18. Oktober 2007 - I ZR 138/04, TranspR 2007, 472 Rn. 19; Urteil vom
11. April 2013 - I ZR 61/12, TranspR 2013, 437 Rn. 23; OLG Hamburg,
TranspR 2008, 213, 215 f.). Dafür spricht, dass außer dem Entladen aus dem
Schiff auch die Lagerung oder Umlagerung des Guts im Hafengelände für einen
Seetransport mit oder in Containern typisch ist und daher eine enge Verbindung
zur Seestrecke aufweist. Zudem erfolgt eine Kontrolle des Inhalts eines Contai-
ners in aller Regel nicht schon beim Ausladen aus dem Schiff, sondern frühes-
tens zu dem Zeitpunkt, zu dem der Container aus dem Terminal entfernt wer-
den soll (vgl. BGHZ 164, 394, 396; BGH, TranspR 2013, 437 Rn. 23). Es
kommt hinzu, dass der Verfrachter beim Seefrachtvertrag gemäß § 606 Satz 2
HGB aF die Ablieferung des Guts schuldet und dazu regelmäßig seinen Besitz
mit Zustimmung des legitimierten Empfängers aufgeben und ihn in den Stand
versetzen muss, den Besitz über das Gut auszuüben. Diese Voraussetzung ist
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. BGHZ 164, 394, 397). Der Verlade-
vorgang ist dann nicht mehr der Seestrecke, sondern der nachfolgenden Land-
strecke zuzuordnen (vgl. BGH, TranspR 2007, 472 Rn. 21; TranspR 2013, 437
Rn. 23).

32 bb) Diese Grundsätze hat das Berufungsgericht entsprechend auf den
vorliegenden Fall angewandt, in dem die auf dem Land- und Seeweg zu beför-
dernden Kisten zunächst in einem Container per Lkw zum Hafengelände trans-
portiert worden sind und sodann im Hafen auf ein Schiff verladen werden soll-

ten. Es hat angenommen, der Landtransport sei mit der Entladung des mit den Kisten befüllten Containers vom Trailer des Lkws beendet gewesen. Die nachfolgende Lagerung des Containers im Hafengelände und das Zusammenstellen der angelieferten Sendungen für die Schiffsdestinationen in der Weise, dass die Güter aus dem im Hafen abgestellten Container zum Zweck ihrer Umladung in einen anderen Container entladen worden seien, stellten mit dem Seetransport typischerweise eng verbundene, das Beladen des Schiffs vorbereitende Umlagerungen des Transportguts dar. Zur Umlagerung gehöre auch, dass Kisten in einem Container belassen würden. Diese Beurteilung ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

33 cc) Die Lagerung eines mit Gütern bestückten Containers am Hafenterminal (vgl. BGH, TranspR 2013, 437 Rn. 23) und die dort vorgenommene Stauung der Güter in Container (vgl. OLG Stuttgart, TranspR 2011, 32, 34) stellen Vorarbeiten für die Verfrachtung des Transportguts dar und sind daher regelmäßig der Seestrecke zuzuordnen. Das gilt auch, soweit dabei Waren aus einem für einen bestimmten Seehafen vorgesehenen Container ausgeladen und in einen für einen anderen Seehafen bestimmten Container eingeladen werden. Es handelt sich um typische Umschlagshandlungen im Hafengelände, die eine enge Verbindung zum anstehenden Seetransport aufweisen und bei denen regelmäßig überprüft wird, welche Güter umzuladen sind. Sofern - wie im Streitfall - im Zuge der Verteilung der Sendungen auf die verschiedenen Container die Entladung von Gütern unterbleibt, handelt es sich um einen Fehler bei der Umlagerung der Waren für deren anstehende Verfrachtung, der grundsätzlich den Bestimmungen des Seefrachtrechts unterfällt.

34 Diese Beurteilung steht im Einklang mit den Vorschriften des Landfrachtrechts und des Seefrachtrechts. Der Frachtführer haftet nach § 425 Abs. 1 HGB für den Verlust eines Guts bis zu dessen Ablieferung. Die Ablieferung erfordert,

dass der Frachtführer das Gut unter Aufgabe des eigenen Besitzes so für den Empfänger bereitstellt, dass dieser ohne weitere Hindernisse die Sachherrschaft erwerben kann (vgl. Koller aaO § 425 HGB Rn. 25; Schaffert in Ebenroth/Boujong/Joost/ Strohn aaO § 425 Rn. 21). Die Haftung des Verfrachters für den Verlust eines Guts beginnt nach § 606 Satz 2 HGB aF mit dessen Annahme. Die Annahme setzt voraus, dass der Verfrachter oder ein in seinem Auftrag handelnder Umschlag- oder Kaibetrieb die Güter zum Zwecke ihrer Verschiffung in seine Obhut nimmt (vgl. Herber, Seehandelsrecht, 1. Aufl., S. 315; Raabe, Seehandelsrecht, 4. Aufl., § 606 HGB Rn. 2 und 29). Ein Container, der - wie im Streitfall - für die Verschiffung der darin befindlichen Güter im Hafengebiet abgestellt ist, steht nicht mehr im Besitz des den Container anliefernden Frachtführers, sondern in der Herrschaftsgewalt des Verfrachters und unterfällt daher dessen Obhutshaftung.

35 d) Die Beklagte haftet für den Verlust der beiden Kisten auf der Seestrecke dem Grunde nach gemäß den seefrachtrechtlichen Vorschriften der §§ 606 ff. HGB, die bis zum 24. April 2013 gegolten haben. Das Berufungsgericht hat zutreffend angenommen, dass die Parteien durch die Einbeziehung der ADSp in den Transportvertrag nicht vereinbart haben, dass die Beklagte auch auf der Seestrecke nach den landfrachtrechtlichen Vorschriften haften sollte (vgl. BGH, TranspR 2016, 404 Rn. 18; OLG Hamburg, TranspR 2010, 337, 341).

36 aa) Nach § 452d Abs. 2 Nr. 1 HGB kann durch vorformulierte Vertragsbedingungen vereinbart werden, dass sich die Haftung des Frachtführers bei bekanntem Schadensort (§ 452a HGB) unabhängig davon nach den Vorschriften des Ersten Unterabschnitts (§§ 425 ff. HGB) bestimmt, auf welcher Teilstrecke der Schaden eintreten wird. Zulässig sind danach Formularvereinbarungen, die inhaltlich auf die Anwendung der allgemeinen landfrachtrechtlichen Vor-

schriften gerichtet sind und unter Durchbrechung des "network"-Systems eine Einheitshaftung auf der Grundlage des allgemeinen Frachtrechts vorsehen (vgl. Begründung zum Regierungsentwurf des Transportrechtsreformgesetzes aaO S. 104). Voraussetzung dafür ist, dass für die Haftung auf der Teilstrecke anstelle des an sich anwendbaren Rechts die Geltung der §§ 425 ff. HGB insgesamt vereinbart wird (vgl. Koller aaO § 452d HGB Rn. 5; MünchKomm.HGB/Herber aaO § 452d Rn. 34).

37 bb) Das Berufungsgericht hat angenommen, den Regelungen der ADSp sei nicht zu entnehmen, dass die Bestimmungen der §§ 425 ff. HGB en bloc gelten sollten. Ziffer 22.1 ADSp verweise allgemein auf die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen, zu denen auch andere Haftungsregelungen als diejenigen des Landfrachtrechts gehörten. In Ziffer 22.2 bis 22.5 ADSp fänden sich lediglich sachliche und in Ziffer 23 ADSp summenmäßige Haftungsbegrenzungen. Diese Beurteilung lässt keinen Rechtsfehler erkennen.

38 (1) Der Senat ist bislang bei der Einbeziehung der ADSp in einen modalen Transportvertrag nicht davon ausgegangen, dass sich die Haftung des Spediteurs nach den Vorschriften des Landfrachtrechts richten kann, wenn das Transportgut auf einer anderen Strecke als auf der Landstrecke verloren gegangen oder beschädigt worden ist. Die Haftung für den Verlust eines Guts auf der Luftstrecke hat der Senat nach den Bestimmungen des Montrealer Übereinkommens beurteilt, ohne auf die Unwirksamkeit abweichender Haftungsregelungen in den ADSp gemäß § 452d Abs. 3 HGB (vgl. dazu MünchKomm.HGB/Herber aaO § 452d Rn. 40) einzugehen (vgl. BGH, Urteil vom 22. Juli 2010 - I ZR 194/08, TranspR 2011, 80 Rn. 25 f.). Soweit er in einer weiteren Entscheidung die Vorschriften der §§ 425 ff. HGB herangezogen hat, betraf dies eine Beschädigung der Ware während der Beförderung auf dem Landweg (vgl. BGH, TranspR 2013, 437 Rn. 21 und 25). Im Urteil vom

4. Februar 2016 hat der Senat angenommen, dass der Beklagte - je nachdem, ob der Schaden auf der Seestrecke oder der Landstrecke eingetreten ist - nach dem See- oder dem Landfrachtrecht haftet (vgl. BGH, TranspR 2016, 404 Rn. 17 f. und 22).

39 (2) Den im Streitfall maßgeblichen ADSp kann nicht entnommen werden, dass der Spediteur für den Verlust des Transportguts während einer multimodalen Beförderung durchweg nach den Vorschriften des Landfrachtrechts haftet. Sie enthalten - anders als Ziffer 22.4 der ADSp in der Fassung vom 1. Januar 2016 - keine Bestimmung, dass die §§ 425 ff. HGB bei einem Vertrag über einen multimodalen Transport unter Einschluss einer Seebeförderung auf die Haftung des Spediteurs unabhängig davon anzuwenden sind, auf welcher Teilstrecke der Schaden eintritt. Eine solche Regelung ergibt sich entgegen der Ansicht der Revision auch nicht aus dem Gesamtregelungsgehalt der ADSp.

40 Nach Ziffer 22.1 Satz 1 ADSp haftet der Spediteur bei all seinen Tätigkeiten nach den gesetzlichen Vorschriften. Die Regelung nimmt auf die für den Transportvertrag einschlägigen gesetzlichen Haftungstatbestände Bezug. Danach gelten für einen - wie vorliegend - vor dem 25. April 2013 geschlossenen Vertrag über einen multimodalen Transport gemäß § 452a Satz 1 HGB bei einem Verlust des Guts auf der Seestrecke die §§ 606 ff. HGB aF (Bahnsen in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn aaO Ziff. 22 ADSp Rn. 8 f.). Nichts Abweichendes folgt daraus, dass der Spediteur nach Ziffer 22.1 Satz 2 und 22.3 ADSp - soweit zwingende oder AGB-feste Rechtsvorschriften nichts anderes bestimmen - in allen Fällen, in denen er für Verlust des Guts haftet, Wert- und Kostenersatz entsprechend §§ 429, 430 HGB zu leisten hat. Der Verweis auf einzelne Vorschriften des Landfrachtrechts lässt nicht darauf schließen, dass der Spediteur bei einer multimodalen Beförderung insgesamt nach den Bestimmungen des Landfrachtrechts haftet.

41 Letzteres folgt auch nicht aus der Haftungsregelung in Ziffer 23.1 und 23.1.3 ADSp. Danach ist bei einem Verkehrsvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln unter Einschluss einer Seebeförderung die Haftung des Spediteurs bei Verlust des Guts der Höhe nach auf zwei Sonderziehungsrechte für jedes Kilogramm begrenzt. Für die Anwendung von Ziffer 23.1.3 ADSp kommt es nicht darauf an, ob der Verlustort bekannt ist und ob der Verlust auf der Landstrecke oder auf der Seestrecke eingetreten ist (vgl. BGH, TranspR 2013, 437 Rn. 50; TranspR 2016, 404 Rn. 21). Die Gleichbehandlung von Landtransport und Seetransport beschränkt sich auf die Festlegung einer einheitlichen Haftungshöchstsumme, ohne die Haftung insgesamt dem Regime des Landfrachtrechts zu unterstellen (zweifelnd Bahnsen in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn aaO Ziff. 23 ADSp Rn. 12; aA Koller aaO Ziff. 23 ADSp 2003 Rn. 6 und Ziff. 27 ADSp 2003 Rn. 8).

42 Die Revision führt vergeblich an, ohne die Annahme eines Gesamtverweises auf die §§ 425 ff. HGB könne eine einheitliche Begrenzung der Haftung auf zwei Sonderziehungsrechte je Kilogramm nicht wirksam vereinbart werden, weil eine formularmäßige Absenkung der gesetzlichen Haftungshöchstbeträge nur nach der landfrachtrechtlichen Bestimmung des § 449 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 HGB (bis zum 24. April 2013: § 449 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 HGB aF) zulässig sei. Die in Ziffer 23.1.3 ADSp geregelte Haftungsbegrenzung weicht von der Haftungsbeschränkung in § 660 Abs. 1 HGB aF insofern ab, als sie keine Haftung bis zu einem Betrag von 666,67 Sonderziehungsrechten je Stück oder Einheit der verlorenen Güter zulässt, wenn dieser Betrag höher ist als zwei Rechnungseinheiten für das Kilogramm des Rohgewichts der verlorenen oder beschädigten Güter. Die formularmäßige Herabsetzung der Haftungsobergrenze ist nach den Vorschriften des bis zum 24. April 2013 geltenden Seefrachtrechts zulässig (vgl. BGH, TranspR 2013, 437 Rn. 51). Zwar konnten die Verpflichtun-

gen des Verfrachters aus § 660 HGB aF (Haftungssumme) nach § 662 Abs. 1 HGB aF durch Rechtsgeschäft im Voraus nicht begrenzt werden, wenn ein Konnossement ausgestellt ist. Davon betroffen war aber allein die konnossementmäßige Haftung des Verfrachters gegenüber dem Inhaber des Konnossements, nicht dagegen die frachtvertragliche Haftung des Verfrachters gegenüber dem Befrachter (vgl. BGH, Urteil vom 9. Dezember 1991 - II ZR 53/91, TranspR 1992, 106, 108; OLG Hamburg, TranspR 2007, 253, 255; TranspR 2010, 337, 341; Herber, Seehandelsrecht aaO S. 341 f.; Rabe aaO § 642 HGB Rn. 14; Ramming, Hamburger Handbuch Multimodaler Transport, 2011, Rn. 1209; Koller aaO § 459 HGB Rn. 35; Bahnsen in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn aaO Ziff. 23 ADSp Rn. 12; aA Schaps/Abraham, Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland, 4. Aufl., vor § 642 HGB Rn. 11 und § 662 HGB Rn. 9).

43 e) Die Haftung der Beklagten für die auf der Seestrecke verloren gegangenen Kisten dem Grunde nach ergibt sich demzufolge aus der seefrachtrechtlichen Vorschrift des § 606 Satz 2 HGB aF. Danach haftet der Verfrachter für den Schaden, der durch Verlust der Güter in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung entsteht, es sei denn, dass der Verlust auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden konnten. Die Revisionserwiderungen der Beklagten und der Streithelferinnen machen nicht geltend, der Verlust der beiden außer Kontrolle geratenen Kisten sei für die Beklagte unvermeidbar und unabwendbar gewesen.

44 IV. Nach Ansicht des Berufungsgerichts haftete die Beklagte mangels eigenen qualifizierten Verschuldens gemäß § 660 Abs. 1 HGB aF lediglich in Höhe des Betrags, der dem Wert von zwei Sonderziehungsrechten je Kilogramm der beiden verlorenen Kisten entspricht. Dagegen wendet sich die Revision mit Erfolg. Mit der vom Berufungsgericht gegebenen Begründung kann ein über

zwei Sonderziehungsrechte je Kilogramm des fehlgeleiteten Transportguts hinausgehender Schadensersatzanspruch nicht verneint werden.

45 1. Nach § 660 Abs. 1 Satz 1 und 2 HGB aF haftet der Verfrachter, sofern - wie vorliegend - nicht die Art und der Wert der Güter vor ihrer Einladung vom Ablader angegeben sind und diese Angabe in das Konnossement aufgenommen ist, für Verlust der Güter in jedem Fall höchstens bis zu einem Betrag von 666,67 Sonderziehungsrechten für das Stück oder die Einheit oder einem Betrag von zwei Sonderziehungsrechten für das Kilogramm des Rohgewichts der verlorenen Güter, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Das Berufungsgericht hat zutreffend angenommen, dass die Berechnung nach dem Gewicht der beiden fehlgeleiteten Kisten vorliegend den höheren Betrag ergibt. Die Beschränkung auf zwei Sonderziehungsrechte je Kilogramm der verlorenen Kisten folgt im Streitfall auch aus Ziffer 23.1 und 23.1.3 der in den Transportvertrag einbezogenen ADSp. Wenn - wie im Streitfall - eine Multimodalbeförderung unter Einschluss einer Seebeförderung vereinbart worden ist, stellt die Ziffer 23.1.3 ADSp eine *lex specialis* gegenüber Ziffer 23.1.2 ADSp dar (BGH, TranspR 2013, 437 Rn. 50; TranspR 2016, 404 Rn. 21).

46 2. Die Beurteilung des Berufungsgerichts, es fehle an einem für eine unbegrenzte Haftung nach § 660 Abs. 3 HGB aF erforderlichen eigenen qualifizierten Verschulden der Beklagten, hält der rechtlichen Nachprüfung im Ergebnis stand.

47 a) Nach § 660 Abs. 3 HGB aF verliert der Verfrachter das Recht auf Haftungsbeschränkung nach § 660 Abs. 1 HGB aF, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Verfrachter in der Absicht, einen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein

begangen hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Eine entsprechende Regelung findet sich für den Spediteur in Ziffer 27.2 ADSp.

48 b) Die Haftungsbeschränkung nach § 660 Abs. 1 HGB aF entfällt nur bei einem eigenen qualifizierten Verschulden des Verfrachters (vgl. BGHZ 181, 292 Rn. 36; BGH, Urteil vom 18. März 2010 - I ZR 181/08, TranspR 2010, 376 Rn. 55; Urteil vom 24. November 2010 - I ZR 192/08, TranspR 2011, 161 Rn. 19 und 22). Handelt es sich bei dem Verfrachter um eine juristische Person, erfordert der Verlust des Rechts auf die Haftungsbeschränkung des § 660 Abs. 1 HGB aF ein qualifiziertes Verschulden der Organe des Verfrachters (vgl. BGHZ 181, 292 Rn. 39; BGH, TranspR 2010, 376 Rn. 55; TranspR 2011, 161 Rn. 20). Ein solches Verschulden kommt vor allem bei einem groben Organisationsverschulden der Geschäftsführung des Verfrachters in Betracht (vgl. BGH, Urteil vom 29. Juli 2009 - I ZR 212/06, TranspR 2009, 331 Rn. 37 und 39 f.; Begründung zum Regierungsentwurf des Seehandelsrechtsreformgesetzes, BT-Drucks. 17/10309, S. 84; MünchKomm.HGB/Herber aaO § 507 Rn. 12 und 20).

49 c) Das Berufungsgericht hat angenommen, ein der Beklagten anzulastender Organisationsmangel liege nicht vor, weil bei der mit dem Entladen, Zwischenlagern und Verladen beauftragten Subunternehmerin eine ausreichende Schnittstellenkontrolle installiert gewesen sei. Mit dieser Begründung kann ein eigenes qualifiziertes Verschulden der Beklagten nicht verneint werden. Die vom Berufungsgericht angeführte Schnittstellenkontrolle betrifft nicht die Organisation der Betriebsabläufe der Beklagten, sondern die Organisation der Betriebsabläufe des Container-Packunternehmens, dessen sich die von der Beklagten mit dem Seetransport beauftragten Streithelferinnen beim Umschlag der Sendungen im Hafensbereich bedient haben.

50 Das Berufungsgericht hat keine Feststellungen zu der Frage getroffen, ob den Geschäftsführern der Beklagten gravierende Versäumnisse bei der Organisation des eigenen Betriebsbereichs anzulasten sind. Diese durften sich allerdings darauf verlassen, dass die Streithelferinnen einen Kaiumschlagsbetrieb einschalteten, der durch die Organisation seiner Betriebsabläufe einem Verlust der Transportgüter zuverlässig entgegenwirkte (vgl. BGHZ 181, 292 Rn. 39; OLG Hamburg, TranspR 2008, 213, 218; Rabe, TranspR 2004, 142, 145; Zarth, EWiR 2010, 59, 60). Die Revision macht nicht geltend, den Geschäftsführern der Beklagten hätten Hinweise auf Organisationsmängel bei dem beauftragten Container-Packunternehmen vorgelegen. Danach kann nicht von einem eigenen qualifizierten Verschulden der Beklagten ausgegangen werden.

51 3. Die Revision wendet sich jedoch mit Erfolg gegen die Annahme des Berufungsgerichts, aus der Anwendung von Ziffer 27.2 ADSp könne sich im Streitfall keine der Höhe nach unbegrenzte Haftung der Beklagten ergeben.

52 a) Nach Ziffer 27.2 ADSp gelten die vorstehenden Haftungsbegrenzungen nicht, wenn der Schaden in den Fällen der §§ 425 ff., 461 Abs. 1 HGB durch den Spediteur oder die in §§ 428, 462 HGB genannten Personen vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein verursacht worden ist, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

53 b) Zu den "vorstehenden Haftungsbegrenzungen" zählt die Regelung in Ziffer 23.1.3 ADSp, die die Haftung des Spediteurs bei Verlust oder Beschädigung des Guts bei einem Verkehrsvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln unter Einschluss einer Seebeförderung unabhängig davon auf zwei Sonderziehungsrechte für jedes Kilogramm begrenzt, ob der Verlust auf der Landstrecke oder auf der Seestrecke eingetreten ist (vgl. BGH, TranspR 2016, 404 Rn. 21 f.; OLG Hamburg, TranspR 2010, 337, 342).

Damit ist Ziffer 27.2 ADSp auch anwendbar, wenn die Haftung des Spediteurs bei einem multimodalen Transport - wie im Streitfall - aus § 606 Satz 2 HGB aF folgt. Aus dem Umstand, dass in Ziffer 27.2 ADSp die §§ 425 ff., 461 Abs. 1 HGB erwähnt werden, kann nicht der Schluss gezogen werden, dass die Haftungsbegrenzungen nur entfallen sollen, wenn sich die Haftung des Spediteurs nach den ausdrücklich angeführten Vorschriften des Handelsgesetzbuchs richtet (vgl. BGH, TranspR 2011, 80 Rn. 37; OLG Hamburg, TranspR 2010, 337, 342; aA OLG Hamburg, TranspR 2008, 213, 218; LG Bremen, TranspR 2010, 347, 348; Ramming aaO Rn. 354). Die ADSp enthalten ein in sich geschlossenes Haftungssystem, das einerseits Haftungsbegrenzungen und andererseits Ausnahmen von diesen bei qualifiziertem Verschulden vorsieht. Ist bei einem Vertrag über einen multimodalen Transport die Haftung bei Verlust des Guts auf der Seestrecke zugunsten des Spediteurs auf den in Ziffer 23.1.3 ADSp festgelegten Höchstbetrag begrenzt, so gilt zu seinen Lasten auch die Regelung in Ziffer 27.2 ADSp zum Wegfall der Haftungsbegrenzung bei qualifiziertem Verschulden (vgl. BGH, TranspR 2016, 404 Rn. 22; OLG Hamburg, TranspR 2010, 337, 342; OLG Köln, TranspR 2015, 121, 123; vgl. auch Bahnsen in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn aaO Ziff. 23 ADSp Rn. 12 Fn. 18). Insofern muss es der mit dem multimodalen Transport beauftragte Spediteur als Verwender der Allgemeinen Geschäftsbedingungen gegen sich gelten lassen, dass er den gesamten Transport - also auch die Seestrecke - dem Haftungsregime der ADSp unterstellen wollte (vgl. OLG Hamburg, TranspR 2010, 337, 342; OLG Köln, TranspR 2015, 121, 123).

- 54 c) Das Berufungsgericht hat angenommen, die Anwendung der Ziffer 27.2 ADSp könne nicht dazu führen, dass die Beklagte der Höhe nach unbeschränkt hafte. Die Regelung durchbreche allein die Haftungsbegrenzung in Ziffer 23.1.3 ADSp, nicht dagegen auch die daneben bestehende gesetzliche Haftungsobergrenze des § 660 Abs. 1 HGB aF (vgl. OLG Hamburg, TranspR

2008, 213, 218; TranspR 2010, 337, 341 und 343; LG Bremen, TranspR 2010, 347, 348; Ramming aaO Rn. 360 f.; Bahnsen in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn aaO Ziff. 27 ADSp Rn. 44). Den Regelungen der ADSp komme die eigenständige Bedeutung zu, dass unter den Voraussetzungen der Ziffer 27.2 ADSp die Beschränkung in Ziffer 23.1.3 ADSp auf die - für den Spediteur regelmäßig günstigere - Schadensberechnung anhand des Gewichts entfalle und gemäß § 660 Abs. 1 HGB aF eine alternative Schadensberechnung anhand der Stückzahl zulässig sei. Dem kann nicht zugestimmt werden.

55 d) In dem Haftungssystem der ADSp regelt deren Ziffer 27.2 die Voraussetzungen, unter denen der Spediteur der Höhe nach unbegrenzt haftet. Wie der Senat nach Erlass des Berufungsurteils entschieden hat, lässt diese Bestimmung bei Multimodaltransporten unter Einschluss einer Seestrecke zur Durchbrechung der Haftungsbeschränkung - anders als § 660 Abs. 3 HGB aF - ein qualifiziertes Verschulden der in § 428 HGB genannten Leute oder Gehilfen des Spediteurs genügen. Beurteilt sich die Haftung - wie vorliegend - nach dem bis zum 24. April 2013 geltenden Seefrachtrecht, liegt darin eine zulässige Abweichung von der gesetzlichen Regelung des Wegfalls der Haftungsbeschränkung zum Nachteil des Spediteurs als Verwender der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (vgl. BGH, TranspR 2016, 404 Rn. 22). Abweichend von § 660 Abs. 3 HGB aF haftet der Spediteur daher auch dann unbeschränkt, wenn die in Ziffer 27.2 ADSp, § 428 HGB genannten Personen ein qualifiziertes Verschulden trifft (vgl. BGH, TranspR 2016, 404 Rn. 19).

56 e) Auf der Grundlage der vom Berufungsgericht bislang getroffenen Feststellungen lässt sich eine unbeschränkte Haftung der Beklagten wegen eines ihr nach Ziffer 27.2 ADSp zurechenbaren qualifizierten Verschuldens des mit der Entladung der Kisten aus dem Anladecontainer betrauten Container-Packunternehmens nicht verneinen.

57 aa) Dieses Container-Packunternehmen ist als Hilfsperson der Beklagten im Sinne von Ziffer 27.2 ADSp, § 428 HGB anzusehen.

58 (1) Nach § 428 HGB hat der Frachtführer Handlungen und Unterlassungen seiner Leute in gleichem Umfange zu vertreten wie eigene Handlungen und Unterlassungen, wenn die Leute in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln (Satz 1). Dasselbe gilt für Handlungen und Unterlassungen anderer Personen, deren der Frachtführer sich bei Ausführung der Beförderung bedient (Satz 2). Zu den "anderen Personen" zählen Subunternehmer, die der Frachtführer in Erfüllung der ihm obliegenden Pflichten bei der Vorbereitung oder Durchführung des Transports einschaltet (vgl. BGH, Urteil vom 4. März 2004 - I ZR 200/01, TranspR 2004, 460, 462; MünchKomm.HGB/Herber aaO § 428 Rn. 7; Schaffert in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn aaO § 428 Rn. 8 f.).

59 (2) Die Beklagte hat die Durchführung des Seetransports den Streithelferinnen übertragen, die nach ihren Angaben die PCH GmbH mit der Entladung der für andere Destinationen als Ecuador vorgesehenen Sendungen aus dem Anladecontainer, der Zwischenlagerung der entladenen Güter und deren Stauung in den für Shanghai vorgesehenen Sammelgutcontainer im Hamburger Hafen betraut haben. Beauftragt der Spediteur einen Subunternehmer mit dem Transport und setzt dieser seinerseits einen Subunternehmer ein, so ist letzterer Erfüllungsgehilfe des Spediteurs, dessen dieser sich mittelbar bedient (vgl. OLG Hamm, TranspR 1986, 77, 79; OLG Düsseldorf, TranspR 1990, 63, 65; Schaffert in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn aaO § 428 Rn. 8).

60 bb) Die vom Berufungsgericht bislang getroffenen Feststellungen rechtfertigen nicht die Annahme, die PCH GmbH treffe kein qualifiziertes Verschulden.

61 (1) Ein qualifiziertes Verschulden im Sinne eines leichtfertigen Verhaltens kann sich aus einer mangelhaften Organisation des Betriebsablaufs ergeben, die keinen hinreichenden Schutz der zu befördernden Güter gewährleistet und sich in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen des Vertragspartners hinwegsetzt (vgl. zum Frachtführer BGH, Urteil vom 25. März 2004 - I ZR 205/01, BGHZ 158, 322, 328 und 330). Der Umschlag von Transportgütern ist besonders verlustanfällig und muss deshalb so organisiert werden, dass in der Regel der Eingang und der Ausgang der Güter kontrolliert werden, damit Fehlbestände frühzeitig festgestellt werden können. Ohne ausreichende Eingangs- und Ausgangskontrollen, die im Regelfall einen körperlichen Abgleich der papier- oder EDV-mäßig erfassten Ware erfordern, kann ein verlässlicher Überblick über Lauf und Verbleib der in den einzelnen Umschlagstationen ein- und abgehenden Güter nicht gewonnen werden, so dass der Eintritt eines Verlusts und der Verlustbereich in zeitlicher, räumlicher und personeller Hinsicht nicht eingegrenzt werden können. Das Erfordernis von Schnittstellenkontrollen wird noch verstärkt, wenn rechtlich selbstständige Drittunternehmen in die Erbringung der Transportleistung mit eingebunden sind. Bei einer Betriebsorganisation, die nicht durchgängig hinreichende Eingangs- und Ausgangskontrollen beim Umschlag von Transportgütern vorsieht, ist daher im Regelfall der Vorwurf eines leichtfertigen Verhaltens gerechtfertigt, weil es sich bei diesen Maßnahmen um elementare Vorkehrungen gegen den Verlust von Ware handelt (st. Rspr.; vgl. BGH, TranspR 2016, 404 Rn. 25; zum Frachtführer vgl. BGHZ 158, 322, 330 f. mwN; BGH, Urteil vom 22. Mai 2014 - I ZR 109/13, TranspR 2015, 33 Rn. 36). Wer derartige elementare Sorgfaltsvorkehrungen unterlässt, handelt regelmäßig auch in dem Bewusstsein, dass es aufgrund des Mangels der Vorkehrungen zu

einem Verlusteintritt kommen kann (vgl. BGHZ 158, 322, 333; BGH, Urteil vom 17. Juni 2004 - I ZR 263/01, TranspR 2004, 399, 401).

62 Zum Wegfall der zugunsten des Spediteurs bestehenden vertraglichen oder gesetzlichen Haftungsbegrenzung hat der Anspruchsteller darzulegen und gegebenenfalls zu beweisen, dass der Spediteur oder dessen Erfüllungsgehilfe vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein gehandelt hat, es werde mit Wahrscheinlichkeit ein Schaden eintreten. Die dem Anspruchsteller obliegende Darlegungslast kann jedoch dadurch gemildert werden, dass der Spediteur angesichts des unterschiedlichen Informationsstands der Vertragsparteien nach Treu und Glauben gehalten ist, soweit möglich und zumutbar zu den näheren Umständen des Schadensfalls eingehend vorzutragen. Eine solche sekundäre Darlegungslast des Anspruchsgegners besteht, wenn der Klagevortrag ein qualifiziertes Verschulden mit gewisser Wahrscheinlichkeit nahelegt oder sich Anhaltspunkte für ein derartiges Verschulden aus dem unstreitigen Sachverhalt ergeben. In diesem Fall hat der Spediteur substantiiert darzulegen, welche Sorgfaltsmaßnahmen er zur Vermeidung des eingetretenen Schadens konkret angewendet hat. Kommt er dem nicht nach, kann nach den Umständen des Einzelfalls der Schluss auf ein qualifiziertes Verschulden gerechtfertigt sein (vgl. BGH, TranspR 2016, 404 Rn. 26; zum Frachtführer vgl. BGH, Urteil vom 13. Juni 2012 - I ZR 87/11, TranspR 2012, 463 Rn. 17 f. mwN).

63 (2) Von diesen Grundsätzen ist im Ausgangspunkt zutreffend auch das Berufungsgericht ausgegangen. Es hat - wenn auch rechtsfehlerhaft im Blick auf ein eigenes Verschulden der Beklagten - angenommen, diese treffe eine sekundäre Darlegungslast. Dabei hat es ersichtlich angenommen, der Umstand, dass der Verbleib der beiden fehlgeleiteten Kisten nicht zeitnah aufgeklärt werden konnte, lege ein qualifiziertes Verschulden des Container-Packunternehmens bei der Organisation seiner Betriebsabläufe nahe. Gegen

diese tatrichterliche Beurteilung erhebt die Revisionserwiderung keine Beanstandungen.

64 (3) Das Berufungsgericht hat ohne Rechtsfehler angenommen, der von der Beklagten gehaltene und von den Streithelferinnen ergänzte und präzierte Vortrag zum Hergang des Verlusteintritts enthalte hinreichend konkrete Darlegungen zu den Betriebsabläufen des mit der Entladung des Anladecontainers befassten Subunternehmers.

65 Die Beklagte und die Streithelferinnen haben vorgebracht, der Mitarbeiter R. des Container-Packunternehmens sei am 3. April 2012 damit beauftragt gewesen, anhand der ihm übergebenen Container-Packliste und der Einzelpapiere für die in der Packliste verzeichneten Sendungen die nicht für Ecuador bestimmten Güter aus dem Anladecontainer zu entladen, in der Lagerhalle 3 abzustellen und in den Sammelgutcontainer für den betreffenden Bestimmungshafen zu verladen. Er sei dabei gehalten gewesen, die Entladung der Sendung auf dem zugehörigen Einzelpapier zu vermerken. Für die in Rede stehende Sendung hätten die Begleitpapiere ausgewiesen, dass es sich um acht für Shanghai bestimmte Kisten handelte. Der Mitarbeiter des Container-Packunternehmens habe auf dem Einzelpapier versehentlich die Entladung aller acht Kisten vermerkt, obwohl zwei Kisten im Anladecontainer zurückgeblieben seien. Als am 4. April 2012 beim Stauen des für Shanghai bestimmten Sammelgutcontainers das Fehlen der beiden Kisten bemerkt worden sei, habe man beim Container-Packunternehmen zunächst angenommen, sie seien in der Lagerhalle falsch abgestellt worden. Ihr tatsächlicher Verbleib sei erst beim Auspacken des Anladecontainers nach der Ankunft des Schiffs in Südamerika offenbar geworden.

66 Der Vortrag der Beklagten und der Streithelferinnen hat sich danach nicht auf Vorbringen zur allgemeinen Organisation der Betriebsabläufe des Container-Packunternehmens beschränkt. Diese haben weitergehend dargelegt, welche konkreten Vorkehrungen getroffen worden sind, um die Entladung der in Rede stehenden Kisten aus dem Anladecontainer zu dokumentieren. Ergänzend haben die Streithelferinnen die zugehörigen Begleitpapiere vorgelegt. Die Revision rügt vergeblich, die Beklagte habe es versäumt, den mit der Entladung betrauten Mitarbeiter zu den Geschehensabläufen zu befragen. Dass dadurch konkretere Informationen zu den Entladungsabläufen hätten gewonnen werden können, ist nicht ersichtlich und macht auch die Revision nicht geltend.

67 (4) Die Beurteilung des Berufungsgerichts, die von der Beklagten und von den Streithelferinnen dargelegten Betriebsabläufe bei dem Container-Packunternehmen gewährleisteten eine ausreichende Schnittstellenkontrolle bei der Entladung, Zwischenlagerung und Verladung der Transportgüter, hält der rechtlichen Nachprüfung nicht stand. Die Revision rügt zu Recht, dass das Berufungsgericht zu geringe Anforderungen an die zur Vermeidung von Warenfehlleitungen erforderlichen Kontrollmaßnahmen gestellt hat. Anhand des bisherigen Vorbringens der Beklagten und der Streithelferinnen kann nicht davon ausgegangen werden, dass das Container-Packunternehmen ausreichende Vorkehrungen dagegen getroffen hat, dass die Kisten dem falschen Sammelgutcontainer zugeordnet und deshalb fehlgeleitet worden sind.

68 Das Berufungsgericht hat zutreffend angenommen, dass nach dem Vortrag der Beklagten und der Streithelferinnen eine ausreichende Eingangskontrolle insoweit installiert war, als der mit der Entladung befasste Mitarbeiter des Container-Packunternehmens anhand des Abgleichs mit der Container-Packliste und dem Einzelpapier zu überprüfen hatte, ob im Anladecontainer acht für Shanghai bestimmte und deshalb zu entladende Kisten angeliefert worden wa-

ren. Dem Vortrag der Beklagten und der Streithelferinnen lässt sich aber nicht entnehmen, dass eine Eingangskontrolle auch insoweit gewährleistet war, als die nachfolgende Entladung der Kisten aus dem Container wirksam überprüft wurde und die entladenen Güter datenmäßig erfasst wurden.

69 Eine Kontrolle der Entladung war im Streitfall angezeigt, weil sie der Stauung der entladenen Güter in Sammelgutcontainer für andere Bestimmungshäfen diene und insoweit eine Schnittstelle beim Umschlag der Transportgüter darstelle. Das Umpacken von Waren ist besonders verlustanfällig und erfordert deshalb besondere Sorgfaltsmaßnahmen und Sicherungsvorkehrungen (vgl. BGH, Urteil vom 25. September 1997 - I ZR 156/95, TranspR 1998, 262, 264). Die unzureichende Überprüfung der Entladung begründete die besondere Gefahr, dass der Verbleib der Güter im Anladecontainer nicht zeitnah festgestellt wurde und diese Güter daher - wie geschehen - einem falschen Bestimmungsort zugeleitet wurden, von dem sie nicht ohne Weiteres weitertransportiert werden konnten. Diese Gefahr war umso größer, als nach der von den Revisionserwiderungen der Beklagten und der Streithelferinnen nicht beanstandeten Annahme des Berufungsgerichts die im Anladecontainer verbliebenen Waren vor der Verschiffung nach Ecuador nicht erneut kontrolliert wurden, so dass insoweit keine Ausgangskontrolle mehr stattgefunden hat.

70 Die Beurteilung des Berufungsgerichts, der handschriftliche Erledigungsvermerk auf dem Begleitpapier stelle eine ausreichende Absicherung gegen eine unterbliebene Entladung dar, ist nicht frei von Rechtsfehlern. Eine wirksame Eingangskontrolle setzt voraus, dass die ankommenden Sendungen datenmäßig als Bestand erfasst werden und dabei einer versehentlichen oder gewollten Nichtregistrierung hinreichend entgegengewirkt wird (vgl. BGH, Urteil vom 6. Februar 1997 - I ZR 222/94, TranspR 1998, 78, 79; BGH, TranspR 1998, 262, 264; Pokrant, RdTW 2013, 10, 13). Die eingerichteten Kontrollmaß-

nahmen müssen geordnet, überschaubar und zuverlässig ineinandergreifen und sicherstellen, dass die theoretisch vorgesehenen Organisationsmaßnahmen auch praktisch durchgeführt werden (vgl. BGH, Urteil vom 4. Mai 1995 - I ZR 70/93, BGHZ 129, 345, 350; Urteil vom 27. Februar 1997 - I ZR 221/94, TranspR 1997, 440, 442; BGH, TranspR 1998, 78, 79; Pokrant, RdTW 2013, 10, 12). Diese Grundsätze gelten entsprechend für die Kontrolle, ob Güter aus einem Container entladen worden sind. Der im Streitfall anzufertigende handschriftliche Vermerk des mit der Entladung betrauten Mitarbeiters stellte danach keine ausreichende Kontrollmaßnahme dar. Er verhinderte nicht wirksam, dass der Mitarbeiter - wie vom Berufungsgericht angenommen - aufgrund eines Augenblicksversagens das Begleitpapier abzeichnete, ohne die vollständige Entladung der Sendung überprüft zu haben (vgl. BGH, TranspR 1998, 262, 263 f.; TranspR 2015, 33 Rn. 7 und 40). Eine fehlerhafte Dokumentation der Entladung förderte den Warenverlust in besonderem Maße, weil sie - wie der vorliegende Fall zeigt - die Suche nach außer Kontrolle geratenen Gütern wesentlich erschwerte.

71 Auf der Grundlage des von der Beklagten und den Streithelferinnen gehaltenen Vortrags bestehen daher schwerwiegende Organisationsmängel im Betriebsbereich des Container-Packunternehmens, die ein der Beklagten zurechenbares qualifiziertes Verschulden nahelegen. Dass die Betriebsabläufe des Container-Packunternehmens eine anderweitige datenmäßige Erfassung der aus dem Anladecontainer entladenen Transportgüter vorsahen, die ihrer Verfrachtung an den falschen Bestimmungsort entgegenwirkten, ist anhand des Vortrags der Beklagten und der Streithelferinnen nicht erkennbar. Insofern geht es entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts nicht um eine doppelte, sondern um eine wirksame Eingangskontrolle.

72 (5) Soweit die Revision anführt, das Verbringen des entladene Transportguts in das Zwischenlager stelle eine weitere zu kontrollierende Schnittstelle dar, kann damit ein gravierender Organisationsmangel des Container-Packunternehmens nicht begründet werden. Das Berufungsgericht hat das Entladen und Abstellen im Zwischenlager rechtsfehlerfrei als einheitlichen Vorgang des Wareneingangs angesehen. Dass die sechs nach Shanghai verschifften Kisten im Anschluss an ihre Entladung zu einer anderen Lagerhalle weitertransportiert worden sind, ist nicht ersichtlich und macht auch die Revision nicht geltend. Eine unterbliebene Prüfung der Vollständigkeit der zwischenzulagernden Sendung war im Übrigen für den Verlust der beiden Kisten nicht ursächlich. Bei einer solchen Kontrolle wäre festgestellt worden, dass die zwei Kisten als entladen vermerkt, aber nicht im Zwischenlager eingetroffen waren. Eine zeitnahe Überprüfung auf ihren Verbleib im Anladecontainer lag danach fern.

73 C. Danach ist das angegriffene Urteil aufzuheben und die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision und die im Revisionsverfahren angefallenen außergerichtlichen Kosten der Streithelferinnen, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen (§ 563 Abs. 1 ZPO). Der Senat kann in der Sache nicht selbst entscheiden, weil sie nicht zur Endentscheidung reif ist (§ 563 Abs. 3 ZPO).

74 Auf der Grundlage des von der Beklagten und den Streithelferinnen bislang gehaltenen Vortrags sind grobe Organisationsmängel des Container-Packunternehmens bei der Kontrolle der Vollständigkeit der entladene Sendung nicht ausgeschlossen. Das Berufungsgericht hat - von seinem Standpunkt aus folgerichtig - ergänzenden Sachvortrag der Beklagten, auf welche Weise das Container-Packunternehmen die datenmäßige Erfassung der entladene Güter organisatorisch gewährleistet hat, nicht für geboten erachtet. Die Beklagte und

deren Streithelferinnen werden im wiedereröffneten Berufungsverfahren Gelegenheit haben, dazu im Rahmen der der Beklagten obliegenden sekundären Darlegungslast vorzutragen.

Büscher

Schaffert

Kirchhoff

Koch

Feddersen

Vorinstanzen:

LG Augsburg, Entscheidung vom 01.07.2014 - 2 HKO 3534/13 -

OLG München, Entscheidung vom 21.05.2015 - 14 U 2748/14 -