



# BUNDESGERICHTSHOF

## IM NAMEN DES VOLKES

### URTEIL

I ZR 212/13

Verkündet am:  
17. September 2015  
Führinger  
Justizangestellte  
als Urkundsbeamtin  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja  
BGHZ: ja  
BGHR: ja

HGB § 419 Abs. 3 Satz 5, § 424 Abs. 1, § 425 Abs. 2, §§ 452, 452a, 482 Abs. 1 Satz 1; BGB § 241 Abs. 2

- a) Die durch das Entladen des Gutes durch den Unterfrachtführer gemäß § 419 Abs. 3 Satz 5 HGB bewirkte Beendigung der Beförderung im Unterfrachtverhältnis hat auf den Hauptfrachtvertrag grundsätzlich keinen Einfluss.
- b) Die Bestimmung des § 452a HGB ist nicht anwendbar, wenn ein Schaden auf mehreren Ursachen beruht, die auf mehreren Teilstrecken eines Multimodaltransports gesetzt worden sind, und jede dieser Ursachen den Schaden allein verursacht hätte.
- c) Der für die Bejahung einer Mitverursachung des Schadens durch den Absender erforderliche Zurechnungszusammenhang fehlt, wenn die von diesem zuerst gesetzte Ursache für den eingetretenen Schaden von völlig untergeordneter Bedeutung gewesen ist, weil das nachfolgende Verhalten des Frachtführers dem zum Schadenseintritt führenden Geschehen eine völlig neue Wendung gegeben hat (im Anschluss an BGH, Urteil vom 5. Oktober 2010 - VI ZR 286/09, NJW 2011, 292 Rn. 20).
- d) Der Absender ist gehalten, dem Frachtführer zu dem Gut die im Zusammenhang mit der Durchführung der Beförderung erforderlichen und nicht offenkundigen Angaben insbesondere zu solchen Umständen zu machen, die am Bestimmungsort zu Schwierigkeiten für den Frachtführer führen können.
- e) Vorgerichtliche Kosten sind, soweit sie schadensbedingt entstanden sind, nicht als sonstige Kosten gemäß § 432 Satz 1 HGB ersatzfähig und können nur ersetzt verlangt werden, wenn sie entstanden sind, nachdem und weil der Frachtführer mit von ihm zu erbringenden Schadensersatzleistungen in Verzug geraten ist (Fortführung von BGH, Urteil vom 29. Juli 2009 - I ZR 171/08, TranspR 2009, 408 Rn. 15).
- f) Die Verlustvermutung gemäß § 424 Abs. 1 HGB lässt das Recht des Absenders unberührt, anstelle der zunächst verlangten Entschädigung für den Verlust des Gutes später dessen Ablieferung und gegebenenfalls Schadensersatz wegen Überschreitung der Lieferfrist oder wegen Beschädigung des Gutes zu verlangen.

BGH, Urteil vom 17. September 2015 - I ZR 212/13 - OLG München  
LG München I

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 7. Mai 2015 durch die Richter Prof. Dr. Koch, Prof. Dr. Schaffert, Dr. Kirchhoff, die Richterin Dr. Schwonke und den Richter Feddersen

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Beklagten wird das Urteil des Oberlandesgerichts München - 7. Zivilsenat - vom 6. November 2013 aufgehoben.

Die Sache wird zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

- 1 Die Klägerin beauftragte den Beklagten im Mai 2012 zu festen Kosten mit dem Transport von 35 gebrauchten Pkws von Haar bei München nach Misurata in Libyen. Der Beklagte beauftragte seinerseits die dem Rechtsstreit auf seiner Seite als Streithelferin beigetretene M. Me. S. C. S.A. (im Weiteren: Streithelferin) mit dem Transport. Die Ladung wurde vom Beklagten am 23. und 24. Mai 2012 übernommen und in sieben Containern per Bahnfracht nach Triest transportiert. Die Ladung sollte dort am 2. Juni 2012 eingeschifft werden und eine Woche später in Misurata eintreffen.

2 Am 4. Juni 2012 teilte die Streithelferin dem Beklagten mit, sie habe soeben erfahren, dass aufgrund der Einfuhrbestimmungen in Libyen gebrauchte Pkws bei ihrer Einfuhr nicht älter als vier Jahre sein dürften; sie bitte daher um Mitteilung des genauen Alters der zu befördernden Fahrzeuge. Soweit diese älter als vier Jahre seien, müsste sie die Buchung ablehnen. In dem nachfolgenden umfangreichen E-Mail-Verkehr zwischen der Streithelferin und dem Beklagten bestand dieser auf einer Auslieferung des Transportgutes am Bestimmungsort, während die Streithelferin weiterhin geltend machte, dass dies bei Pkws, die älter als vier Jahre seien, gegen die Einfuhrbestimmungen in Libyen verstoße.

3 Am 12. Juni 2012 wurden die Container bei einem planmäßigen Zwischenstopp im süditalienischen Hafen Gioia Tauro aus dem Schiff entladen. In der Folgezeit bat die Streithelferin weiterhin um Angaben zum Alter der Pkws. Der Beklagte äußerte hierauf, dass er über keine entsprechende Information verfüge. Eine solche Information sei auch nicht erforderlich, weil die Einfuhrbestimmungen in Libyen der vertragsgemäßen Erfüllung nicht entgegenstünden.

4 Der Verbleib des Transportgutes ist unklar; es ist jedenfalls weder in Misurata angekommen noch an die Klägerin zurückgeliefert worden.

5 Mit der Klage hat die Klägerin den Beklagten auf Rückzahlung der an ihn geleisteten Frachtpauschale in Höhe von 29.000 € und der entrichteten Zölle in Höhe von 856,80 € sowie auf Ersatz vorgerichtlicher Kosten in Höhe von 1.157 € in Anspruch genommen (Klageantrag zu 1). Außerdem hat sie die Feststellung begehrt, dass der Beklagte verpflichtet ist, sie von allen Zahlungsansprüchen und Schadensersatzforderungen freizustellen, die die Streithelferin aus dem streitgegenständlichen Transportauftrag ihr gegenüber geltend macht (Klageantrag zu 2). Darüber hinaus hat sie beantragt festzustellen, dass der

Beklagte ihr alle durch transportbedingte Beschädigung und/oder transportbedingten Verlust und/oder transportbedingt verspätete Ablieferung entstandenen und künftig entstehenden Schäden an den von ihm zum Transport übernommenen Pkws zu ersetzen hat (Klageantrag zu 3).

6 Das Landgericht hat den Zahlungsanträgen im vollen Umfang stattgegeben. Dem Freistellungsbegehren der Klägerin hat es lediglich hinsichtlich der sogenannten Equipment-Demurrage, des Lagergeldes und der Seefrachten aus dem vom Beklagten der Streithelferin erteilten Transportauftrag stattgegeben. Zum Begehren der Klägerin, die Schadensersatzverpflichtung des Beklagten festzustellen, hat das Landgericht ausgesprochen, der Beklagte habe im Haftungsrahmen des § 431 HGB alle Schäden zu ersetzen, die der Klägerin an dem Transportgut durch transportbedingte Beschädigung und/oder transportbedingten Verlust und/oder transportbedingt verspätete Ablieferung entstanden seien oder künftig noch entstünden.

7 Die Klägerin hat die teilweise Abweisung ihrer Klage durch das Landgericht hingenommen.

8 Der Beklagte hat mit der Berufung weiterhin die Abweisung der Klage begehrt und widerklagend beantragt, die Klägerin zu verurteilen, ihn von allen Ansprüchen freizustellen, die der Streithelferin aus dem Unterfrachtvertrag wegen der fehlenden Importfähigkeit der in den sieben Containern geladenen Fahrzeuge zustünden.

9 Das Berufungsgericht hat die Berufung des Beklagten zurückgewiesen und die Widerklage abgewiesen (OLG München, TranspR 2014, 78).

10 Mit seiner vom Senat zugelassenen Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstrebt der Beklagte weiterhin die Abweisung der Klage und die Verurteilung der Klägerin entsprechend der Widerklage.

Entscheidungsgründe:

11 I. Das Berufungsgericht hat angenommen, die mit der Klage erhobenen Ansprüche seien im vom Landgericht zuerkannten Umfang auf der Grundlage des allgemeinen Frachtrechts begründet. Dazu hat es ausgeführt:

12 Auf den multimodalen Frachtvertrag sei allgemeines (Land-)Frachtrecht und nicht Seefrachtrecht anzuwenden. Es könne nicht festgestellt werden, dass das Schadensereignis auf der Seestrecke eingetreten sei. Der Transport in Richtung auf den Bestimmungsort und somit auch die Seestrecke habe damit geendet, dass die Streithelferin die Container am 12. Juni 2012 in Gioia Tauro vom Schiff genommen und sich geweigert habe, diese in den Zielhafen Misurata zu bringen, weil sie wegen des Alters des Transportgutes Probleme beim Import befürchtet habe. Zu diesem Zeitpunkt sei das Transportgut noch vorhanden gewesen. Das weitere Schicksal des Transportgutes lasse sich dem Parteivortrag und den vorgelegten Anlagen nicht entnehmen. Daher sei von einem unbekanntem Schadensort auszugehen.

13 Der Verlust des Transportgutes werde unwiderlegbar vermutet, weil dieses bis Ende Juli 2012 nicht am Bestimmungsort angekommen sei.

14 Die Klägerin müsse sich kein Mitverschulden anrechnen lassen. Auf die zwischen den Parteien streitige Frage, ob das Transportgut wegen seines Alters in Libyen nicht anlande- und importfähig gewesen sei, komme es nicht an,

weil sich dieser Umstand auf den Eintritt der Verlustwirkung nicht ausgewirkt habe und insoweit daher kein Zurechnungszusammenhang bestehe. Der Beklagte habe bei der Klägerin rund einen Monat lang keine Weisungen wegen des mit der Verweigerung des Weitertransports durch die Streithelferin gegebenen Beförderungshindernisses eingeholt. Im Verhältnis der Parteien zueinander wurzelten die Nicht- oder -rücklieferung daher primär in der Einflussosphäre des Beklagten. Die vom Beklagten in der Berufungsverhandlung pauschal aufgestellte Behauptung, die Klägerin sei zeitnah über alle Probleme bei der Verschiffung informiert gewesen, rechtfertige keine andere Beurteilung. Die dazu erfolgte Benennung des Zeugen X. sei ersichtlich ins Blaue hinein erfolgt.

15 Die einzelnen Posten der Klageforderung seien im vom Landgericht zuerkannten Umfang ersatzfähig.

16 Die Widerklage sei unbegründet, weil der Beklagte die Kosten, von denen er danach freigestellt werden wolle, selbst dadurch verursacht habe, dass er keine Weisungen der Klägerin eingeholt habe.

17 II. Die gegen diese Beurteilung gerichtete Revision des Beklagten hat Erfolg. Sie führt zur Aufhebung des Berufungsurteils und Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht.

18 1. Die internationale Zuständigkeit der deutschen Gerichte, die auch unter der Geltung des § 545 Abs. 2 ZPO in der Revisionsinstanz von Amts wegen zu prüfen ist (st. Rspr.; vgl. nur BGH, Urteil vom 12. Dezember 2013 - I ZR 131/12, GRUR 2014, 601 Rn. 14 = NJW 2014, 2504 - englischsprachige Pressemitteilung, mwN), ergibt sich im Streitfall aus Art. 2 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (Brüs-

sel-I-VO). Danach sind Personen, die - wie der Beklagte - ihren Wohnsitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats haben, ohne Rücksicht auf ihre Staatsangehörigkeit vor den Gerichten dieses Mitgliedstaats zu verklagen. Die Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (Brüssel-Ia-VO), die am 9. Januar 2013 in Kraft getreten ist und mit Ausnahme ihrer Artikel 75 und 76 ab dem 10. Januar 2015 gilt (Art. 81 Unterabs. 1 und 2 Brüssel-Ia-VO) ist im Streitfall zeitlich noch nicht anwendbar, weil die Klage hier vor dem 10. Januar 2015 erhoben worden ist (Art. 66 Abs. 1 Brüssel-Ia-VO).

19           2. Das Berufungsgericht ist mit Recht davon ausgegangen, dass zwischen den Parteien ein Frachtvertrag zustande gekommen ist, auf den gemäß Art. 5 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 593/2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom-I-Verordnung) deutsches Sachrecht anzuwenden ist. Soweit die Parteien in Bezug auf einen Vertrag über die Beförderung von Gütern - wie im Streitfall - keine Rechtswahl nach Artikel 3 dieser Verordnung getroffen haben, ist nach dieser Bestimmung das Recht des Staates anzuwenden, in dem der Beförderer seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat, sofern sich in diesem Staat auch der Übernahmeort oder der Ablieferungs-ort oder der gewöhnliche Aufenthalt des Absenders befindet. Da der beklagte Frachtführer und der klagende Absender ihren gewöhnlichen Aufenthalt in Deutschland haben und das Frachtgut in Deutschland zur Beförderung übernommen wurde, ist deutsches Sachrecht anwendbar.

20           3. Mit der vom Berufungsgericht gegebenen Begründung kann eine Haftung des Beklagten nach allgemeinem Frachtrecht nicht bejaht werden.

21           a) Wird die Beförderung des Gutes auf Grund eines einheitlichen Frachtvertrags mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln durchgeführt (Multimodal-

transport) und wären, wenn über jeden Teil der Beförderung mit jeweils einem Beförderungsmittel (Teilstrecke) zwischen den Vertragsparteien ein gesonderter Vertrag abgeschlossen worden wäre, mindestens zwei dieser Verträge verschiedenen Rechtsvorschriften unterworfen, so sind auf den Vertrag nach § 452 Satz 1 HGB die Vorschriften der §§ 407 bis 450 HGB anzuwenden, soweit die folgenden besonderen Vorschriften oder anzuwendende internationale Übereinkommen nichts anderes bestimmen. Dies gilt nach § 452 Satz 2 HGB auch dann, wenn - wie im Streitfall - ein Teil der Beförderung über See durchgeführt wird.

22           b) Das Berufungsgericht hat zutreffend angenommen, dass es sich bei der streitgegenständlichen Beförderung um einen Multimodaltransport handelte, weil ein einheitlicher Vertrag über die Beförderung des Gutes zunächst per Bahn und dann über See geschlossen worden war. Da für die Bahnstrecke die Bestimmungen der CIM 1999 und für die nachfolgende Seestrecke die §§ 556 ff. HGB aF gegolten haben und auch kein vorrangig anzuwendendes internationales Übereinkommen anderes bestimmte, sind auf diesen Vertrag nach § 452 Satz 1 und 2 HGB grundsätzlich die Bestimmungen der §§ 407 ff. HGB und insbesondere die vom Berufungsgericht herangezogenen Vorschriften über die Haftung des Frachtführers für Güter- und Verspätungsschäden (§§ 425 ff. HGB) anwendbar.

23           c) Das Berufungsgericht ist weiterhin zutreffend davon ausgegangen, dass sich die Haftung des Beklagten gemäß der im Sinne des § 452 HGB besonderen Vorschrift des § 452a HGB nach den Vorschriften des Seefrachtrechts bestimmte, wenn feststünde, dass der Schaden auf der Seestrecke eingetreten ist. Steht fest, dass der Verlust, die Beschädigung oder das Ereignis, das zu einer Überschreitung der Lieferfrist geführt hat, auf einer bestimmten Teilstrecke eingetreten ist, so bestimmt sich die Haftung des Frachtführers ge-



mäß § 452a Satz 1 HGB abweichend von den Vorschriften der §§ 407 bis 450 HGB nach den Rechtsvorschriften, die auf einen Vertrag über eine Beförderung auf dieser Teilstrecke anzuwenden wären. Der Beweis dafür, dass der Verlust, die Beschädigung oder das zu einer Überschreitung der Lieferfrist führende Ereignis auf einer bestimmten Teilstrecke eingetreten ist, obliegt gemäß § 452a Satz 2 HGB demjenigen, der dies behauptet.

24 d) Das Berufungsgericht hat angenommen, es könne nicht festgestellt werden, dass das Schadensereignis auf der Seestrecke eingetreten sei. Der Transport in Richtung auf den Bestimmungsort und somit auch die Seestrecke habe damit geendet, dass die Streithelferin die Container am 12. Juni 2012 in Gioia Tauro vom Schiff genommen und sich geweigert habe, diese in den Zielhafen Misurata zu bringen, weil sie wegen des Alters des Transportgutes Probleme beim Import befürchtet habe. Zu diesem Zeitpunkt sei das Transportgut noch vorhanden gewesen. Das weitere Schicksal des Transportgutes lasse sich dem Parteivortrag und den vorgelegten Anlagen nicht entnehmen. Teils sei dort von einem Rücktransport nach Triest, teils von einem Verbringen nach Antwerpen die Rede. Selbst wenn einer dieser Fälle zutreffen sollte, blieben der Transportzeitraum und das Transportmittel offen. Daher sei von einem unbekanntem Schadensort auszugehen und verbleibe es bei der Anwendung allgemeinen Frachtrechts. Diese Beurteilung hält einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

25 aa) Wird nach Übernahme des Gutes erkennbar, dass die Ablieferung nicht vertragsgemäß durchgeführt werden kann, so hat der Frachtführer nach der gemäß § 452 HGB auf Multimodaltransporte anwendbaren Regelung des § 419 Abs. 1 Satz 1 HGB aF Weisungen des nach § 418 HGB verfügungsberechtigten Absenders einzuholen. Kann der Frachtführer Weisungen, die er nach § 418 Abs. 1 Satz 3 HGB befolgen müsste, innerhalb angemessener Zeit

nicht erlangen, so hat er nach § 419 Abs. 3 Satz 1 HGB die Maßnahmen zu ergreifen, die im Interesse des verfügungsberechtigten Absenders die besten zu sein scheinen. Er kann nach § 418 Abs. 3 Satz 2 Halbsatz 1 HGB etwa das Gut entladen und verwahren, für Rechnung des verfügungsberechtigten Absenders einem Dritten zur Verwahrung anvertrauen oder zurückbefördern. Nach dem Entladen des Gutes gilt die Beförderung gemäß § 419 Abs. 3 Satz 5 HGB als beendet. Mit der Beendigung der Beförderung endet auch der Frachtvertrag (vgl. BGH, Urteil vom 5. Februar 1987 - I ZR 7/85, TranspR 1987, 180, 181 f. = VersR 1987, 678, zu Art. 16 Abs. 2 Satz 1 CMR; Staub/P. Schmidt, HGB, 5. Aufl., § 419 Rn. 48; MünchKomm.HGB/Thume, 3. Aufl., § 419 Rn. 39 mwN). Wegen eines später eintretenden Verlusts des Gutes haftet der Frachtführer daher nicht mehr nach den Regelungen des Frachtrechts. Sofern das Gut in seiner Obhut bleibt, bestimmt sich seine Haftung zunächst nach den Vorschriften über die Verwahrung gemäß §§ 688 ff. BGB und, wenn eine Einlagerung erfolgt, nach den Bestimmungen über das Lagergeschäft gemäß §§ 467 ff. HGB (vgl. MünchKomm.HGB/Thume aaO § 419 Rn. 39 mwN).

26           bb) Das Entladen des Transportgutes durch die Streithelferin hat nicht zur Beendigung der Beförderung geführt, die der Beklagte der Klägerin aufgrund des zwischen den Parteien geschlossenen Frachtvertrags schuldete.

27           (1) Die Bestimmung des § 419 Abs. 3 Satz 5 HGB regelt allein die Beendigung derjenigen Beförderung, die der Frachtführer dem Absender aufgrund des mit diesem geschlossenen Frachtvertrags schuldet. Die Beendigung der Beförderung im Unterfrachtverhältnis führt daher grundsätzlich nicht zur Beendigung der Beförderung im Hauptfrachtverhältnis (vgl. Herber, TranspR 2014, 79, 80; Ramming, RdTW 2014, 30, 31). Abweichendes gilt nur dann, wenn die Beendigung der Beförderung im Unterfrachtverhältnis dem Hauptfrachtführer zuzurechnen ist - etwa weil sie von ihm veranlasst oder mit ihm abgestimmt ist -

und im Hauptfrachtverhältnis ebenfalls die Voraussetzungen des § 419 Abs. 3 HGB vorliegen, das heißt der Hauptfrachtführer Weisungen, die er nach § 418 Abs. 1 Satz 3 HGB befolgen müsste, innerhalb angemessener Zeit nicht erlangen kann (§ 419 Abs. 3 Satz 1 HGB).

28            Der Frachtführer ist nach § 418 Abs. 1 Satz 3 HGB nur insoweit zur Befolgung von Weisungen verpflichtet, als deren Ausführung weder Nachteile für den Betrieb seines Unternehmens noch Schäden für die Absender oder Empfänger anderer Sendungen mit sich zu bringen droht. Die Frage, ob diese Voraussetzungen vorliegen, ist im jeweiligen Vertragsverhältnis zu beurteilen und kann daher im Hauptfrachtverhältnis anders zu beantworten sein als im Unterfrachtverhältnis. Dementsprechend führt das Entladen des Gutes durch den Unterfrachtführer nicht notwendig zu einer Beendigung der Beförderung im Hauptfrachtverhältnis. Wenn der vom Hauptfrachtführer beauftragte Unterfrachtführer die von ihm begonnene Beförderung beendet, steht es dem Hauptfrachtführer grundsätzlich frei, die Beförderung selbst oder durch einen anderen Unterfrachtführer fortzusetzen.

29            (2) Soweit im Unterfrachtverhältnis zwischen dem Beklagten und der Streithelferin die Beförderung als beendet anzusehen war, weil der Beklagte dem Ersuchen der Streithelferin, sie zweckentsprechend zu informieren, keine Folge geleistet und die Streithelferin daraufhin vom Weitertransport der Pkws nach Misurata endgültig Abstand genommen hat, führte dies danach im Hauptfrachtverhältnis zwischen der Klägerin und dem Beklagten nicht zur Beendigung der Beförderung und des Frachtvertrags. Das Verhalten der Streithelferin war mit dem Beklagten nicht abgestimmt und ist ihm daher nicht zuzurechnen. Zudem kann nicht angenommen werden, dass im Hauptfrachtverhältnis die Voraussetzungen des § 419 Abs. 3 HGB vorlagen und der Beklagte von der Klä-

gerin keine Weisungen, die er nach § 418 Abs. 1 Satz 3 HGB hätte befolgen müssen, innerhalb angemessener Zeit erlangen konnte.

30            Der Transport des Frachtgutes auf der Seestrecke durch den Beklagten hat daher entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts nicht damit geendet, dass die Streithelferin die Container am 12. Juni 2012 in Gioia Tauro vom Schiff genommen und sich geweigert hat, diese in den Zielhafen Misurata zu bringen. Ein nach dem Entladen vom Schiff eingetretener Verlust des Transportgutes wäre folglich auf der nicht beendeten Seestrecke des zwischen den Parteien vereinbarten Multimodaltransports eingetreten. Insoweit kommt es nicht darauf an, ob das in Gioia Tauro aus dem Schiff ausgeladene Transportgut später nach Triest oder nach Antwerpen verbracht worden und innerhalb welchen Transportzeitraums und mit welchem Transportmittel dies geschehen ist.

31            cc) Im Übrigen könnte die Klägerin gegen den Beklagten entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts auch dann keine Ansprüche aus Frachtrecht geltend machen, wenn das Entladen des Transportgutes durch die Streithelferin im zwischen den Parteien bestehenden Hauptfrachtverhältnis zur Beendigung der Beförderung geführt hätte. Dem stünde entgegen, dass eine Beendigung der Beförderung zu einer Beendigung des Frachtvertrags geführt hätte und der Frachtführer wegen eines später eintretenden Verlusts des Gutes daher nicht mehr nach den Regelungen des Frachtrechts haftet.

32            III. Für die wiedereröffnete Berufungsinstanz wird auf folgende Gesichtspunkte hingewiesen:

33            1. Das Berufungsgericht wird zunächst die Frage des anzuwendenden Haftungsregimes zu klären haben (vgl. dazu oben unter II 3). Es wird dabei zu berücksichtigen haben, dass § 452a HGB nur dann anwendbar ist, wenn der

Schaden nachweislich auf einer bestimmten Teilstrecke eingetreten ist. Dabei ist zu beachten, dass der Schaden dort eingetreten ist, wo seine Ursache gesetzt worden ist (BGH, Urteil vom 13. September 2007 - I ZR 207/04, BGHZ 173, 344 Rn. 24; Urteil vom 18. Juni 2009 - I ZR 140/06, BGHZ 181, 292 Rn. 21; Koller, Transportrecht, 8. Aufl., § 452a HGB Rn. 3; MünchKomm.HGB/Herber aaO § 452a Rn. 7). Im Streitfall kann offenbleiben, ob die Vorschrift des § 452a HGB anwendbar ist, wenn der eingetretene Schaden auf mehreren Ursachen beruht, die auf mehreren Teilstrecken gesetzt worden sind (vgl. dazu MünchKomm.HGB/Herber aaO § 452a Rn. 8; Oetker/Paschke, HGB, 4. Aufl., § 452a Rn. 3; Koller aaO § 452a HGB Rn. 4; Reuschle in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn, HGB, 3. Aufl., § 452a Rn. 8). Sie ist jedenfalls nicht anwendbar, wenn jede dieser Ursachen den eingetretenen Schaden allein verursacht hätte, weil der Schaden dann weder insgesamt noch teilweise einer bestimmten Teilstrecke zugeordnet werden kann. Das gilt auch dann, wenn eine Person mehrere Ursachen setzt, von denen jede für sich den vollen Schaden herbeigeführt hätte (sogenannte Doppelkausalität; vgl. BGH, Urteil vom 17. Dezember 2013 - VI ZR 211/12, BGHZ 199, 237 Rn. 50; Urteil vom 4. April 2014 - V ZR 275/12, BGHZ 200, 350 Rn. 16, jeweils mwN).

34            Letzteres könnte vorliegend der Fall gewesen sein, wenn die Ladung - wie die Klägerin in der mündlichen Revisionsverhandlung geltend gemacht hat - noch nicht auf das Schiff verladen war, als die Streithelferin dem Beklagten am 4. Juni 2012 mitteilte, eine Ablieferung des Transportgutes am Bestimmungsort sei wegen der Einfuhrbestimmungen in Libyen nicht möglich, falls die Fahrzeuge älter als vier Jahre seien. Der eingetretene Schaden könnte dann darauf beruhen, dass der Beklagte bereits zu einem Zeitpunkt, zu dem sich das Transportgut noch nicht auf der Seestrecke befand, wie auch während des anschließenden Transports auf der Seestrecke gegenüber der Streithelferin auf einer Beförderung des Transportgutes zum Bestimmungsort bestanden und

keine Weisungen der Klägerin eingeholt hat, obwohl er Kenntnis von einem möglichen Ablieferungshindernis hatte. Das Berufungsgericht hat weder zum Zeitpunkt der Verbringung der Container auf das Schiff in Triest noch zu der Frage Feststellungen getroffen, ob das Außerachtlassen der Hinweise der Streithelferin und das Nichteinholen von Weisungen der Klägerin für den Verlust des Transportgutes ursächlich waren. Diese Feststellungen wird es gegebenenfalls nachzuholen haben.

35            2. Im Blick auf eine mögliche Mitverursachung des Schadens durch die Klägerin und die dann gebotene Bewertung und Abwägung der beiderseitigen Verursachungsanteile nach § 425 Abs. 2 HGB oder § 254 Abs. 2 Satz 1 BGB (vgl. dazu BGH, Urteil vom 4. Juli 2013 - I ZR 156/12, TranspR 2014, 146 Rn. 32 und 33 mwN) wird das Berufungsgericht folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen haben:

36            a) Der Beklagte hat geltend gemacht, die Klägerin habe den Verlust des Transportgutes dadurch im Sinne von § 425 Abs. 2 HGB mitverursacht, dass das Gut in Libyen nicht anlande- und importfähig gewesen sei.

37            aa) Das Berufungsgericht hat diesen Einwand zu Unrecht mit der Begründung als unerheblich angesehen, es fehle insoweit am erforderlichen Zurechnungszusammenhang, weil der Beklagte es einen Monat lang unterlassen habe, hinsichtlich des mit der Verweigerung des Weitertransports gegebenen Beförderungshindernisses bei der Klägerin Weisungen einzuholen, so dass die fehlende Ablieferung oder Rücklieferung primär in der Einflussosphäre des Beklagten wurzele. Der für die Bejahung einer Mitverursachung des Schadens durch die Klägerin erforderliche Zurechnungszusammenhang fehlte allenfalls dann, wenn eine von dieser zuerst gesetzte Ursache für den eingetretenen Schaden angesichts der vom Beklagten unterlassenen Einholung von Weisun-

gen der Klägerin von völlig untergeordneter Bedeutung gewesen wäre. Dies hätte vorausgesetzt, dass die Nichteinholung solcher Weisungen einem zum Schadenseintritt führenden Geschehen eine völlig neue Wendung gegeben hätte (vgl. auch BGH, Urteil vom 5. Oktober 2010 - VI ZR 286/09, NJW 2011, 292 Rn. 20). Davon kann im Streitfall auf der Grundlage der vom Berufungsgericht bislang getroffenen Feststellungen nicht ausgegangen werden.

38           bb) Grundsätzlich liegt unabhängig davon, welches Haftungsregime gilt, eine Mitverursachung des Schadens durch den Absender vor, wenn der Schaden darauf beruht, dass der Absender dem Frachtführer zu dem Gut nicht die Angaben gemacht hat, die dieser für die Durchführung der Beförderung benötigt (vgl. § 482 Abs. 1 Satz 1 HGB nF, § 241 Abs. 2 BGB). Dazu zählen Angaben zu Umständen, die am Bestimmungsort zu Schwierigkeiten wie einer behördlichen Inanspruchnahme führen können, wenn diese Umstände für den Frachtführer nicht offenkundig sind (vgl. Ramming, RdTW 2014, 30, 32). Das Berufungsgericht wird zu prüfen haben, ob es für den Beklagten offenkundig sein musste, dass ein Import der Fahrzeuge nach Libyen wegen des Alters der Fahrzeuge zu Problemen führen konnte.

39           b) Der Beklagte hat den Zeugen X.           zum Beweis für die Richtigkeit seiner Behauptung benannt, er habe seine Pflicht zur Einholung von Weisungen erfüllt. Das Berufungsgericht durfte die Vernehmung des Zeugen nicht mit der Begründung ablehnen, der Beklagte habe nicht ausgeführt, wie und wann die Klägerin informiert worden sein solle, weshalb sein Vorbringen unschlüssig sei und die Einvernahme des Zeugen auf eine Sachverhaltsausforschung hinausliefe. Eine Partei genügt bei einem Beweisantritt ihrer Darlegungslast bereits dann, wenn sie Tatsachen vorträgt, die in Verbindung mit einem Rechtssatz geeignet sind, das geltend gemachte Recht als in ihrer Person entstanden erscheinen zu lassen. Die Angabe näherer Einzelheiten ist nicht

erforderlich, soweit diese für die Rechtsfolgen nicht von Bedeutung sind. Das Gericht muss nur in die Lage versetzt werden, aufgrund des Tatsachenvortrags der Partei zu entscheiden, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für das Bestehen des geltend gemachten Rechts vorliegen. Wenn das Parteivorbringen diesen Anforderungen genügt, kann der Vortrag weiterer Einzelheiten nicht verlangt werden. Vielmehr muss der Tatrichter dann in die Beweisaufnahme eintreten, um dort gegebenenfalls weitere Einzelheiten zu ermitteln (st. Rspr.; vgl. nur BGH, Urteil vom 24. Juni 2014 - VI ZR 560/13, VersR 2014, 1095 Rn. 45 mwN). Der vom Beklagten im Zusammenhang mit der Benennung des Zeugen X. gehaltene Vortrag genügte diesen Anforderungen.

40           c) Das Landgericht hat die Klageanträge zu 2 und 3 auf Freistellung der Klägerin durch den Beklagten von allen Zahlungsansprüchen der Streithelferin und Feststellung der Schadensersatzverpflichtung des Beklagten mit der Begründung teilweise abgewiesen, die Klägerin habe zu den Voraussetzungen des zur unbeschränkten Haftung führenden § 435 HGB nichts vorgetragen. Im zweiten Rechtszug hat die Klägerin zwar einen entsprechenden Vortrag nachgeholt, nicht aber die vom Landgericht deswegen ausgesprochene Teilabweisung der Klage im Wege der Berufung oder Anschlussberufung angefochten. Sie kann daher auch in der wiedereröffneten Berufungsinstanz keine Verurteilung des Beklagten mehr erwirken, die über den vom Landgericht als berechtigt angesehenen Umfang hinausgeht (§ 322 Abs. 1 ZPO). Ihr Vorbringen zu einem Verschulden des Beklagten ist dagegen zu berücksichtigen, weil die der teilweisen Abweisung der Klage zugrunde liegende Erwägung des Landgerichts, die Klägerin habe zu den Voraussetzungen eines qualifizierten Verschuldens des Beklagten nichts vorgetragen, nicht in Rechtskraft erwachsen ist.



41           3. Die von der Klägerin geltend gemachten vorgerichtlichen Kosten in Höhe von 1.157 € sind, soweit sie schadensbedingt entstanden sind, nicht als sonstige Kosten gemäß §§ 452, 432 Satz 1 HGB ersatzfähig (§ 432 Satz 2 HGB; Koller aaO § 432 HGB Rn. 7 und 9; MünchKomm.HGB/Herber aaO § 432 Rn. 4 mwN). Die Klägerin könnte diese Kosten nur ersetzt verlangen, wenn sie entstanden wären, nachdem und weil der Beklagte mit von ihm zu erbringenden Schadensersatzleistungen in Verzug geraten war (BGH, Urteil vom 29. Juli 2009 - I ZR 171/08, TranspR 2009, 408 Rn. 15; Koller aaO § 432 HGB Rn. 15). Ein Anspruch aus Verzug käme auch in Betracht, wenn die Haftung des Beklagten sich gemäß § 452a HGB nach den Vorschriften des früheren Seefrachtrechts bestimmte (vgl. Rabe, Seehandelsrecht, 4. Aufl., § 606 HGB Rn. 69).

42           4. Die vom Berufungsgericht bestätigte Feststellung des Landgerichts, der Beklagte habe alle Schäden zu ersetzen, die der Klägerin durch transportbedingte Beschädigung und/oder transportbedingten Verlust und/oder transportbedingt verspätete Ablieferung der (vom Beklagten) zum Transport übernommenen Pkws entstanden seien oder künftig entstünden, steht entgegen der Ansicht der Revision nicht in Widerspruch zu der auf § 424 Abs. 1 HGB gestützten Annahme des Berufungsgerichts, der Verlust des Transportgutes werde unwiderleglich vermutet. Die Verlustvermutung gemäß § 424 Abs. 1 HGB dient der Dispositionsfreiheit des Absenders und insbesondere des Empfängers (vgl. OLG Düsseldorf, TranspR 2008, 36, 37, zu Art. 20 Abs. 1 CMR; MünchKomm.HGB/Thume aaO § 424 Rn. 1). Sie lässt deren Recht unberührt, anstelle der zunächst verlangten Entschädigung für den Verlust des Gutes später dessen Ablieferung und gegebenenfalls Schadensersatz wegen Überschreitung der Lieferfrist und/oder wegen Beschädigung des Gutes zu verlangen (vgl. § 424 Abs. 3 Satz 2 HGB; Staub/P. Schmidt aaO § 424 Rn. 15 und 28; MünchKomm.HGB/Thume aaO § 424 Rn. 14 bis 16 mwN). Die Klägerin kann aller-

dings nicht neben dem Ersatz des durch den Verlust des Gutes entstandenen Schadens zugleich den Ersatz eines durch die Beschädigung des Gutes entstandenen Schaden verlangen. Die Verknüpfung dieser beiden Fallgestaltungen durch die Konjunktion "und" im Urteilstenor müsste daher im Falle einer Verurteilung des Beklagten entfallen.

Koch

Schaffert

Kirchhoff

Schwonke

Feddersen

Vorinstanzen:

LG München I, Entscheidung vom 27.02.2013 - 10 HKO 15859/12 -

OLG München, Entscheidung vom 06.11.2013 - 7 U 1298/13 -