BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

I ZR 212/06

Verkündet am:
29. Juli 2009
Führinger
Justizangestellte
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein
BGHR: ja

HGB § 660 Abs. 3

Wird das Transportgut wegen unzureichender Sicherung während der Seebeförderung beschädigt, so spricht dies zunächst für ein grobes Organisationsverschulden des Verfrachters. Dieser muss daher im Einzelnen darlegen, welche organisatorischen Maßnahmen er selbst oder die für ihn handelnden Organe zur Verhinderung von Verladungsfehlern ergriffen haben. Kommt der Verfrachter der ihm obliegenden Darlegungslast nicht nach, erstreckt sich die Vermutung eines groben Organisationsverschuldens auch auf das Verhalten seiner Organe.

BGH, Urteil vom 29. Juli 2009 - I ZR 212/06 - OLG Bremen
LG Bremen

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 20. Mai 2009 durch die Richter Dr. Bergmann, Pokrant, Prof. Dr. Büscher, Dr. Schaffert und Dr. Koch

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten und die Anschlussrevision der Klägerin gegen das Urteil des 2. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Bremen vom 2. November 2006 werden zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden gegeneinander aufgehoben.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

1 Die Klägerin ist Transportversicherer der A. W. GmbH in Bremen (im Weiteren: Versicherungsnehmerin). Sie nimmt die Beklagte, ein in Bremen ansässiges Speditionsunternehmen, aus abgetretenem und übergegangenem Recht ihrer Versicherungsnehmerin wegen Beschädigung von Transportgut auf Schadensersatz in Anspruch.

2 Die Versicherungsnehmerin veräußerte mit Vertrag vom 2. Februar 2001 14 Windenergieanlagen zu einem Gesamtpreis von etwa 11.250.000 € an ein australisches Unternehmen. Nach den getroffenen Vereinbarungen hatte sie die Anlagen nach Codrington/Australien zu liefern und dort aufzustellen. Mit dem Transport der 14 Anlagen vom Herstellungswerk in Dänemark nach Australien beauftragte die Versicherungsnehmerin die Beklagte zu fixen Kosten. Die Anlagen sollten zunächst auf dem Seeweg bis zum Bestimmungshafen Portland/Australien und von dort per Lastkraftwagen zum Aufstellungsort befördert werden. Mit dem Landtransport in Australien von Portland nach Codrington beauftragte die Beklagte ein australisches Transportunternehmen. Für den Transport wurden die Anlagen in Einzelteile zerlegt. Im vorliegenden Rechtsstreit geht es um die Beförderung einer sogenannten Gondel mit einem Gewicht von 48.400 kg.

3 Da es auf dem letzten Abschnitt des Weges zum Aufstellungsort der Windenergieanlagen keine öffentliche Straße gab, ließ die Versicherungsnehmerin auf dieser Strecke eine Baustraße aus sogenanntem "limestone", einer Art Kalksandstein, errichten. Nachdem fünf Gondeln vom Hafen in Portland zum Aufstellungsort reibungslos transportiert worden waren, kam es bei der Beförderung der sechsten Gondel am 6. Mai 2001 zu einem Unfall. Der Tieflader, auf

Hinweis: Auch Teile der Urteilssammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.

JLaw – Gesetze und Urteile (mobile App)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
JLaw – für Android
JLaw – für iOS

dem sich das Transportgestell mit der Gondel befand, neigte sich im Bereich einer ansteigenden Linkskurve mit Außengefälle derart stark nach rechts, dass die Gondel zusammen mit dem Transportgestell vom Tieflader kippte und erheblich beschädigt wurde. Über die Ursache des Unfallgeschehens besteht zwischen den Parteien Streit.

4 Die beschädigte Gondel wurde zunächst nach Portland zurückbefördert und dort im Auftrag der Versicherungsnehmerin von einem Sachverständigen untersucht. Anschließend entschloss sich die Versicherungsnehmerin, die Gondel zur Reparatur nach Dänemark zurückzuschicken. Die auch mit dem Rücktransport zu fixen Kosten beauftragte Beklagte übernahm die beschädigte Gondel am 31. Oktober 2001 und lieferte sie nach Durchführung des Seetransports am 25. Januar 2002 in Hamburg ab. Beim Eintreffen der Gondel in Hamburg wurde festgestellt, dass sie während des Rücktransports zusammen mit dem Transportgestell und dem Transport-Flat (Mafi-Trailer) umgefallen war.

5 Nach Ansicht der Klägerin haftet die Beklagte für die entstandenen Schäden unbeschränkt. Dazu hat sie behauptet, der von der Beklagten mit dem Landtransport beauftragte Frachtführer habe die Kurve auf der Baustraße in einem zu engen Radius befahren, so dass der Tieflader, auf dem sich die Gondel befunden habe, gekippt sei. Darüber hinaus habe der Frachtführer, dessen Verhalten sich die Beklagte zurechnen lassen müsse, das Frachtgut nur unzureichend gegen Transportgefahren gesichert gehabt. Eine unbeschränkte Haftung der Beklagten für den während des Landtransports eingetretenen Schaden ergebe sich zudem daraus, dass sie ihrer sekundären Darlegungslast hinsichtlich der Einzelheiten des Unfallhergangs nicht genügt habe. Für die auf der Seestrecke eingetretenen Schäden hafte die Beklagte ebenfalls unbegrenzt, da es an jeglicher Aufklärung der Beklagten über den Schadenshergang fehle. Die Grundsätze über die sekundäre Darlegungslast seien auch im Seefrachtrecht

anzuwenden. Die Beklagte habe der ihr obliegenden sekundären Darlegungslast in keiner Weise genügt, so dass ein qualifiziertes Verschulden zu vermuten sei.

6 Die Klägerin hat behauptet, ihrer Versicherungsnehmerin sei ein Schaden in Höhe von 515.126,84 € entstanden. Davon entfielen auf das Schadensereignis in Australien 283.740,32 €. Die Beklagte hafte für diesen Schaden unbeschränkt, so dass auch die auf dem Rücktransport eingetretenen weiteren Schäden als Folgeschäden von dieser Haftung umfasst seien. Den Klagebetrag habe sie an ihre Versicherungsnehmerin zur Schadensregulierung gezahlt.

7 Die Beklagte ist dem entgegengetreten. Hinsichtlich des bei dem Landtransport entstandenen Schadens hat sie insbesondere vorgebracht, zum Kippen des Tiefladers sei es deshalb gekommen, weil dieser in den Straßengrund der mangelhaft hergestellten Baustraße eingesunken sei. Der Unfall sei für den Frachtführer auch bei Anwendung äußerster Sorgfalt nicht vermeidbar gewesen. Es könne einem Frachtführer nicht zugemutet werden, den baulichen Zustand einer Baustraße zuverlässig zu beurteilen. Für etwaige Beschädigungen der Gondel während des Rücktransports von Australien nach Hamburg hafte sie allenfalls im Rahmen der seefrachtrechtlichen Höchstgrenzen. Es gebe keinerlei Anhaltspunkte, die auf ein qualifiziertes Verschulden der Beklagten selbst schließen ließen.

8 Das Landgericht hat - soweit für das Revisionsverfahren von Bedeutung - durch Grundurteil ausgesprochen, dass die Beklagte der Klägerin für die bei dem Unfallereignis am 6. Mai 2001 und die während des Seetransports in der Zeit vom 31. Oktober 2001 bis 25. Januar 2002 an der Gondel entstandenen Schäden im Rahmen der gesetzlichen Höchstbeträge (§§ 429 ff. HGB, § 660 HGB) auf Schadensersatz haftet.

9 Auf die Berufung der Klägerin hat das Berufungsgericht unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels entschieden, dass die Beklagte für die beim Seetransport an der Gondel entstandenen Schäden unbeschränkt auf Schadensersatz haftet.

10 Dagegen richten sich die vom Berufungsgericht zugelassene Revision der Beklagten und die Anschlussrevision der Klägerin. Die Beklagte erstrebt mit ihrem Rechtsmittel hinsichtlich der beim Seetransport entstandenen Schäden die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils. Die Klägerin verfolgt mit ihrer Anschlussrevision ihr Begehren auf Feststellung der unbeschränkten Haftung der Beklagten für die bei dem Landtransport entstandenen Schäden weiter. Sie tritt im Übrigen der Revision der Beklagten, diese der Anschlussrevision der Klägerin entgegen.

Entscheidungsgründe:

11 A. Das Berufungsgericht hat eine auf die gesetzlichen Höchstbeträge begrenzte Haftung der Beklagten für die bei dem Landtransport an der Gondel entstandenen Schäden aus § 425 Abs. 1, §§ 428, 429, 430, 431, 452a, 459 HGB bejaht. Hinsichtlich der während des Seetransports entstandenen zusätzlichen Schäden hat es eine unbeschränkte Haftung der Beklagten gemäß §§ 452a, 459, § 606 Satz 2, § 660 Abs. 3 HGB angenommen. Hierzu hat das Berufungsgericht ausgeführt:

12 Auf den zwischen der Versicherungsnehmerin und der Beklagten geschlossenen Vertrag über die Beförderung von 14 Windenergieanlagen von

Dänemark nach Australien, der sich auf einen Multimodaltransport beziehe, komme deutsches Recht zur Anwendung. Gleiches gelte für den hypothetischen Teilstreckenvertrag hinsichtlich der Straßenbeförderung in Australien. Die Beklagte unterliege der Frachtführerhaftung nach den §§ 425 ff. HGB, weil sie den Transport der Anlagen zu festen Kosten übernommen habe. Für die erste Beschädigung der Gondel hafte die Beklagte gemäß § 425 Abs. 1 HGB, da das Gut während ihrer Obhutszeit zu Schaden gekommen sei. Die Klägerin könne allerdings nur Schadensersatz innerhalb der gesetzlichen Haftungsbeschränkungen des Handelsgesetzbuchs (§ 431 HGB) verlangen. Es könne nicht festgestellt werden, dass der von der Beklagten eingesetzte Unterfrachtführer den Schaden leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, verursacht habe. Dabei könne offenbleiben, ob die Gondel auf dem Tieflader ordnungsgemäß verzurrt gewesen sei. Der Fahrer des Lkw habe jedenfalls aufgrund der fünf zuvor reibungslos durchgeführten Transporte davon ausgehen dürfen, dass es auch beim sechsten Mal "gutgehen werde". Eine unbeschränkte Haftung der Beklagten wegen Nichterfüllung der ihr eventuell obliegenden sekundären Darlegungslast komme ebenfalls nicht in Betracht. Die Beklagte verfüge gegenüber ihrer Auftraggeberin, der Versicherungsnehmerin, nicht über einen Wissensvorsprung, da ein Mitarbeiter der Versicherungsnehmerin beim Transport der Gondeln zugegen gewesen sei. Dieser könne der Versicherungsnehmerin Einzelheiten des Unfallereignisses aus eigener Wahrnehmung mitteilen.

13 Auf den über den Rücktransport geschlossenen Vertrag komme ebenfalls deutsches Recht zur Anwendung. Es habe sich wiederum um einen Multimodaltransport gehandelt. Da die zweite Beschädigung während der Seebeförderung eingetreten sei, kämen die Haftungsvorschriften des deutschen Seefrachtrechts zur Anwendung. Die Beklagte könne sich nicht auf eine Beschränkung ihrer Haftung nach § 660 Abs. 1 HGB berufen, weil zu ihren Lasten wegen

Verletzung der ihr obliegenden sekundären Darlegungslast zu vermuten sei, dass der in Rede stehende Schaden an der Gondel während des Seetransports leichtfertig und in dem Bewusstsein verursacht worden sei, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde (§ 660 Abs. 3 HGB). Die für den Landtransport entwickelten Grundsätze zur sekundären Darlegungslast des Frachtführers würden grundsätzlich auch für den Seetransport gelten. Das sei dann anzunehmen, wenn der am Frachtgut eingetretene Schaden - wie im Streitfall - auf einer unzureichenden Sicherung des Transportgutes beruhe. Die Vermutung eines qualifizierten Verschuldens erfasse auch den Personenkreis der Organe i.S. von § 487d HGB.

14 B. Die Revision der Beklagten und die Anschlussrevision der Klägerin haben keinen Erfolg.

15 I. Revision der Beklagten:

16 1. Das Berufungsgericht ist zutreffend davon ausgegangen, dass die Beklagte für die während der Seebeförderung von Australien nach Hamburg an der Gondel entstandenen (weiteren) Schäden dem Grunde nach gemäß §§ 459, 452a, 606 Satz 2 HGB haftet.

17 a) Das Berufungsgericht hat mit Recht angenommen, dass auf den zwischen der Versicherungsnehmerin und der Beklagten geschlossenen Vertrag über den Rücktransport der Gondel von Australien nach Dänemark gemäß Art. 28 Abs. 4 Satz 1 EGBGB deutsches Sachrecht zur Anwendung kommt. Nach dieser Vorschrift wird vermutet, dass ein Güterbeförderungsvertrag mit demjenigen Staat die engsten Verbindungen aufweist, in dem der Beförderer im Zeitpunkt des Vertragsschlusses seine Hauptniederlassung hat, sofern sich in diesem Staat auch der Verlade- oder Entladeort oder die Hauptniederlassung

des Absenders befinden, und sich aus der Gesamtheit der Umstände nicht ergibt, dass der Vertrag engere Verbindungen mit einem anderen Staat aufweist (Art. 28 Abs. 5 EGBGB). Dies gilt auch für multimodale Frachtverträge i.S. des § 452 HGB (BGH, Urt. v. 29.6.2006 - I ZR 168/03, TranspR 2006, 466, 467; Urt. v. 25.10.2007 - I ZR 151/04, TranspR 2008, 210 Tz. 15 = VersR 2008, 1711 m.w.N.). Da die Versicherungsnehmerin und die Beklagte ihre Hauptniederlassungen jeweils in Deutschland haben, sind die Voraussetzungen des Art. 28 Abs. 4 Satz 1 EGBGB erfüllt. Es spricht auch nichts dafür, dass der in Rede stehende Vertrag zu einem anderen Staat engere Verbindungen aufweist.

18 b) Das Berufungsgericht hat auch mit Recht angenommen, dass sich die Haftung der Beklagten für den während der Seebeförderung von Australien nach Hamburg entstandenen Transportschaden nach den Bestimmungen über die Haftung eines Verfrachters, §§ 556 ff. HGB, beurteilt.

19 aa) Nach den vom Berufungsgericht in Bezug genommenen Feststellungen des Landgerichts hatten die Versicherungsnehmerin und die Beklagte über den Rücktransport der Gondel einen multimodalen Transportvertrag gemäß §§ 452a, 459 HGB geschlossen. Die als solche einheitliche Speditionsleistung hatte die Beförderung mit verschiedenartigen Transportmitteln (Schiff, Lkw) zum Gegenstand. Einzelne Teile des Vertrags wären, wenn für sie gesonderte Verträge geschlossen worden wären, verschiedenen Rechtsvorschriften unterworfen gewesen. Der Transport der Gondel per Schiff von Australien nach Hamburg wäre nach den §§ 556 ff. HGB zu beurteilen. Für den Transport der Gondel von Hamburg nach Dänemark per Lkw kämen die Bestimmungen der CMR zur Anwendung. Richtet sich die Leistung eines Fixkostenspediteurs auf die Besorgung eines solchen multimodalen Transports, greift § 452 HGB ein (BGHZ 173, 344 Tz. 23; Koller, Transportrecht, 6. Aufl., § 452 HGB Rdn. 6).

20 bb) Gemäß § 452 Satz 1 HGB sind - auch soweit ein Teil der Beförderung zur See durchgeführt wird (§ 452 Satz 2 HGB) - die Vorschriften der §§ 407 ff. HGB nur dann einheitlich auf die gesamte Beförderungsleistung anzuwenden, wenn sich aus internationalen Übereinkommen oder den besonderen Vorschriften der §§ 452a ff. HGB nichts anderes ergibt. Internationale Übereinkommen greifen im Streitfall nicht ein. Eine Anwendung unterschiedlicher Rechtsvorschriften für einzelne Teilstrecken der Beförderung ergibt sich hier jedoch aus § 452a Satz 1 HGB. Nach dieser Vorschrift bestimmt sich die Haftung bei einem multimodalen Transport nach dem Recht einer Teilstrecke, wenn feststeht, dass der Schaden auf dieser Teilstrecke eingetreten ist, das heißt die Schadensursache auf ihr gesetzt worden ist (BGHZ 173, 344 Tz. 24; Koller aaO § 452a HGB Rdn. 3).

21 Nach den unangegriffen gebliebenen Feststellungen des Berufungsgerichts ist auf der Seestrecke von Australien nach Hamburg ein weiterer, über die bei der Landbeförderung entstandene Beschädigung hinausgehender Sachschaden an der Gondel eingetreten.

22 cc) Gemäß § 452a Satz 1 HGB ist für die Haftung des Frachtführers das Recht maßgeblich, das für einen hypothetischen Vertrag über eine Beförderung auf der Teilstrecke gelten würde, auf der der Schaden eingetreten ist. Die Annahme des Berufungsgerichts, auch der (hypothetische) Teilstreckenvertrag unterliege dem deutschen Recht, ist ebenfalls frei von Rechtsfehlern.

23 Die Anwendung deutschen Rechts folgt daraus, dass sowohl die Versicherungsnehmerin als auch die Beklagte, auf deren vertragliche Beziehung insoweit abzustellen ist (BGH, Urt. v. 18.10.2007 - I ZR 138/04, TranspR 2007, 472 Tz. 16 = VersR 2008, 661; OLG Dresden TranspR 2002, 246; Fremuth in Fremuth/Thume, Transportrecht, § 452a HGB Rdn. 8 f.; Koller aaO § 452a HGB

Rdn. 5), ihre Hauptniederlassung jeweils in der Bundesrepublik Deutschland haben und auch nichts dafür spricht, dass der hier in Rede stehende hypothetische Teilstreckenvertrag engere Verbindungen mit einem anderen Staat aufweist (Art. 28 Abs. 4 Satz 1, Abs. 5 EGBGB; vgl. auch BGH TranspR 2008, 210 Tz. 17).

24 c) Da der streitgegenständliche weitere Transportschaden nach den Feststellungen des Berufungsgerichts auf der Seestrecke von Australien nach Hamburg eingetreten ist und auf den fiktiven Teilstreckenvertrag zwischen der Versicherungsnehmerin und der Beklagten deutsches Recht zur Anwendung kommt, richtet sich die Haftung der Beklagten nach den für einen Verfrachter geltenden Vorschriften der §§ 556 ff. HGB.

25 aa) Als (fiktive) Verfrachterin haftet die Beklagte gemäß § 606 Satz 2 HGB für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung entsteht, es sei denn, dass der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden konnten. Ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung hat der Verfrachter gemäß § 607 Abs. 1 HGB in gleichem Umfang zu vertreten wie eigenes Verschulden.

26 bb) Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ist die bereits beschädigte Gondel einschließlich des Transportgestells während des Seetransports umgekippt und hat dabei zusätzliche Schäden erlitten. Die insoweit darlegungsbelastete Beklagte hat nichts dazu vorgetragen, dass sie den Eintritt des Schadens i.S. von § 606 Satz 2 HGB nicht zu vertreten hat. Sie hat sich lediglich gegen eine unbeschränkte Haftung für die während des Seetransports entstandenen Schäden gewandt.

27 2. Die Angriffe der Revision gegen die Annahme des Berufungsgerichts, der Beklagten sei es im Streitfall nach § 660 Abs. 3 HGB verwehrt, sich auf die Haftungsbegrenzung gemäß § 660 Abs. 1 Satz 1 HGB zu berufen, weil der Schaden am Transportgut durch ein qualifiziertes Verschulden der Beklagten verursacht worden sei, bleiben ohne Erfolg.

28 Der Umfang des von einem Verfrachter zu leistenden Schadensersatzes bestimmt sich nach § 249 BGB (vgl. Rabe, Seehandelsrecht, 4. Aufl., § 606 HGB Rdn. 44). Der gemäß § 249 BGB zu berechnende Schadensersatz wird durch die Regelungen in § 660 Abs. 1 Satz 1 HGB begrenzt.

29 a) Gemäß § 660 Abs. 3 HGB verliert der Verfrachter allerdings sein Recht auf Haftungsbeschränkung nach Abs. 1, 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. Entsprechend dem Wortlaut des § 660 Abs. 3 HGB, in dem nur von dem "Verfrachter" und nicht auch - wie etwa in § 435 HGB - von den in § 428 HGB genannten Personen die Rede ist, ist das Berufungsgericht mit Recht davon ausgegangen, dass nur ein qualifiziertes Verschulden des Verfrachters selbst zum Wegfall der Haftungsbeschränkung nach § 660 Abs. 1 HGB führt (BGH, Urt. v. 18.6.2009 - I ZR 140/06, Tz. 34 ff.; ebenso: Rabe aaO § 660 HGB Rdn. 26; ders., TranspR 2004, 142, 144; Herber, Das neue Haftungsrecht der Schifffahrt, 1989, S. 215 f.; ders., Seehandelsrecht, 1999, S. 332 f.).

30 b) Das Berufungsgericht hat angenommen, die Beklagte könne sich nicht auf eine Beschränkung ihrer Haftung gemäß § 660 Abs. 1 HGB berufen, weil sie der ihr obliegenden sekundären Darlegungslast nicht nachgekommen und deshalb zu vermuten sei, dass der während des Seetransports an der Gondel

entstandene Schaden durch ein qualifiziertes Verschulden i.S. von § 660 Abs. 3 HGB verursacht worden sei. Es hat darauf abgestellt, dass die für den Landtransport entwickelten Grundsätze zur sekundären Darlegungslast des Frachtführers grundsätzlich auch für den Seetransport gelten. Die für Verlustfälle entwickelten allgemeinen Grundsätze zur sekundären Darlegungslast des Spediteurs/Frachtführers seien auf Beschädigungsfälle jedoch nur mit Einschränkungen zu übertragen. Es verbleibe grundsätzlich bei der Darlegungs- und Beweislast des jeweiligen Anspruchstellers, wenn ein Organisationsverschulden des Frachtführers in Rede stehe. Abweichendes gelte nur dann, wenn der am Frachtgut eingetretene Schaden auf einer unzureichenden Sicherung des Transportgutes beruhe. Der Spediteur/Frachtführer habe die Darlegungs- und Beweislast hinsichtlich seines Betriebsbereichs zu tragen, wenn der Schaden nach dem vorgetragenen Sachverhalt auf einem qualifizierten Verschulden des Spediteurs/Frachtführers beruhen solle. Das Verhalten eines Geschäftsführers sei ihm gemäß § 487d HGB analog zuzurechnen.

31 Im Streitfall stehe auf der Grundlage des Vortrags der Parteien im Wesentlichen fest, auf welche Art und Weise die Gondel während des Seetransports zu Schaden gekommen sei. Aus den vorgelegten Fotos ergebe sich, dass die Gondel einschließlich Transportgestell während des Seetransports umgekippt sei. Dem Schiffsbericht sei zu entnehmen, dass sich der streitgegenständliche Vorfall am 5. Dezember 2001 gegen 8.20 Uhr ereignet habe. Nach dem Inhalt des Berichts sei der Schadensfall auf eine "Nichterfüllung von Qualitätsanforderungen" zurückzuführen gewesen. Als Ursache werde im Schiffsbericht angegeben, das Gewicht der Gondel sei fehlerhaft zu niedrig angenommen worden (15 Tonnen statt 56 Tonnen). Das falsche Gewicht solle im Stauplan bzw. im Schiffsladeplan vermerkt gewesen sein. Im Konnossement habe die Reederei hingegen ein Gewicht von 49 Tonnen für die Gondel angegeben. Unter Berücksichtigung dieser Umstände stehe fest, dass die während des See-

transports eingetretenen Schäden auf eine fehlerhafte Verzurrung bzw. unzureichende Ladungssicherung zurückzuführen seien. Dementsprechend habe die Beklagte nach Treu und Glauben wegen des unterschiedlichen Informationsstands der Vertragsparteien zu den näheren Umständen aus ihrem Betriebsbereich - soweit möglich und zumutbar - eingehend vorzutragen.

32 Dieser sekundären Darlegungslast sei die Beklagte nicht nachgekommen. Es sei völlig ungeklärt geblieben, aus welchen Gründen ein falsches Gewicht in den Stauplan bzw. Schiffsladeplan aufgenommen worden sei. Im Konnossement seien die Zahlen 15 und 56 nicht genannt worden. Ebenso wenig habe die Beklagte dargelegt, in welcher Form sie die Verträge bezüglich des Rücktransports abgeschlossen habe. Zudem sei nicht ersichtlich, auf welche Art und Weise die Beklagte sichergestellt habe, dass ihre Weisungen - wenn sie überhaupt welche erteilt habe - auch beachtet würden. Es bestehe danach eine Vermutung für das Vorliegen eines qualifizierten Verschuldens. Gemäß § 660 Abs. 3 HGB i.V. mit § 487d Abs. 1 HGB analog komme es auf ein qualifiziertes Verschulden des Organs der Beklagten - also ihres Geschäftsführers - an. Die begründete Vermutung eines qualifizierten Verschuldens erfasse auch den Personenkreis der Organe i.S. von § 487d Abs. 1 HGB.

33 c) Gegen diese Beurteilung des Berufungsgerichts wendet sich die Revision der Beklagten ohne Erfolg.

34 aa) Das Berufungsgericht ist im rechtlichen Ansatz zutreffend davon ausgegangen, dass auch im Rahmen des § 660 Abs. 3 HGB der Grundsatz gilt, nach dem die den Anspruchsteller treffende Darlegungs- und Beweislast für die besonderen Voraussetzungen der unbeschränkten Haftung des Spediteurs dadurch gemildert wird, dass dieser nach Treu und Glauben (§ 242 BGB) wegen des unterschiedlichen Informationsstands der Vertragsparteien zu den näheren

Umständen aus seinem Betriebsbereich soweit möglich und zumutbar eingehend vorzutragen hat (BGH, Urt. v. 3.11.2005 - I ZR 325/02, TranspR 2006, 35, 37 = VersR 2006, 389, insoweit in BGHZ 164, 194 ff. nicht abgedruckt). Voraussetzung dafür ist, dass der Anspruchsteller Anhaltspunkte für das Vorliegen eines qualifizierten Verschuldens darlegt, die sich insbesondere aus der Art und dem Ausmaß des Schadens ergeben können (BGHZ 174, 244 Tz. 25). Dieser für Verlustfälle entwickelte Grundsatz kann auf Fälle der Beschädigung von Transportgut übertragen werden, wenn der entstandene Schaden auf einer unzureichenden Sicherung des Frachtgutes beruht. Der Frachtführer hat in diesem Fall, soweit es ihm im konkreten Fall zuzumuten ist, in substantiierter Weise darzulegen, welche auf der Hand liegenden Schadensverhütungsmaßnahmen er getroffen hat (BGHZ 174, 244 Tz. 26; BGH, Urt. v. 8.5.2002 - I ZR 34/00, TranspR 2002, 408, 409 = VersR 2003, 395). Kommt er seiner sekundären Darlegungslast nicht im gebotenen Umfang nach, so spricht eine widerlegliche tatsächliche Vermutung dafür, dass ihn in objektiver wie in subjektiver Hinsicht ein qualifiziertes Verschulden trifft (BGH, Urt. v. 9.10.2003 - I ZR 275/00, TranspR 2004, 175, 176; Urt. v. 4.3.2004 - I ZR 200/01, TranspR 2004, 460, 462).

35 bb) Die Revision der Beklagten rügt vergeblich, das Berufungsgericht sei unter Verstoß gegen Art. 103 Abs. 1 GG zu seiner Feststellung gelangt, dass die Beschädigung der Gondel während des Seetransports auf eine fehlerhafte Verzurrung bzw. unzureichende Ladungssicherung zurückzuführen sei. Sie macht geltend, die Beklagte habe unter Hinweis auf den Schiffsbericht vorgetragen, dass sich das Schiff, mit dem die Gondel transportiert worden sei, während der Fahrt von Australien nach Europa am 4./5. Dezember 2001 in sehr schwerem Wetter mit schwerem Seegang befunden habe. Die Wetterverhältnisse hätten dazu geführt, dass sich der Mafi-Trailer, auf dem sich die Gondel befunden habe, habe losreißen können. Die Beklagte habe zudem vorgetragen,

dass die Sicherung der Gondel auf dem Mafi-Trailer durch die Stauer des Terminals bzw. des Seeschiffs erfolgt sei. Nach dem Schadensbericht des Kapitäns sei das Gehäuse mit 14 Ketten gesichert gewesen, von denen einige zusätzlich vor Auslaufen des Schiffs angebracht worden seien. Wenn das Berufungsgericht diesen Vortrag der Beklagten berücksichtigt hätte, hätte es nicht zu seiner Feststellung gelangen dürfen, als Schadensursache komme (nur) eine fehlerhafte Verzurrung des Frachtgutes bzw. eine unzureichende Ladungssicherung in Betracht.

36 Dieses Vorbringen verhilft der Revision nicht zum Erfolg. Nach Art. 103 Abs. 1 GG sind die Gerichte nur verpflichtet, das Vorbringen der Parteien zur Kenntnis zu nehmen und in Erwägung zu ziehen. Es ist nicht erforderlich, alle Einzelpunkte des Parteivortrags in den Gründen der Entscheidung ausdrücklich zu bescheiden (BVerfGE 96, 205, 216 f.; BGH, Beschl. v. 3.4.2008 - I ZR 94/05, juris Tz. 7; Beschl. v. 9.10.2008 - I ZR 181/05, juris Tz. 3). Die Revision der Beklagten berücksichtigt nicht genügend, dass das Frachtgut auch für den Fall eines schweren Seegangs in ausreichendem Maße gesichert werden musste. Sie macht nicht geltend, dass die Wetterverhältnisse zum Zeitpunkt des Schadenseintritts (Dezember 2001) völlig ungewöhnlich waren und mit den festgestellten Windstärken nicht gerechnet werden musste. Nach den unangegriffen gebliebenen Feststellungen des Landgerichts hat sich auch nicht lediglich die Gondel aus den Ketten gelöst. Sie ist vielmehr mitsamt Transportgestell und Mafi-Trailer umgekippt. Auch dies spricht für eine nicht genügende Sicherung des Frachtgutes. Unter diesen Umständen kann nicht angenommen werden, dass das Berufungsgericht das von der Revision in Bezug genommene Vorbringen der Beklagten bei seiner Entscheidung unberücksichtigt gelassen und nicht erwogen hat. Auch ein Verstoß gegen § 286 ZPO ist daher nicht gegeben.

37 cc) Auch die weitere Rüge der Revision der Beklagten, dem Berufungsurteil könne nicht entnommen werden, dass die festgestellten Verladungsfehler der Beklagten persönlich oder - da es sich bei der Beklagten um eine juristische Person handele - ihrem Geschäftsführer anzulasten seien, bleiben ohne Erfolg. Das Berufungsgericht hat das qualifizierte Verschulden der Beklagten ersichtlich nicht in der unzureichenden Ladungssicherung als solche gesehen. Vielmehr hat es angenommen, es sei von einem Organisationsverschulden der Beklagten auszugehen, weil diese zu den näheren Umständen aus ihrem Betriebsbereich nicht vorgetragen habe. Es kommt daher nicht darauf an, dass die Beklagte die Ladungssicherung nicht selbst vorgenommen hat. Entscheidend ist vielmehr, dass sie hätte vortragen müssen, welche Weisungen sie hinsichtlich der Ladungssicherung erteilt und auf welche Art und Weise sie deren Einhaltung überwacht hatte. Ebenso ist ungeklärt geblieben, aus welchen Gründen ein falsches Gewicht - 15 Tonnen - in den Stauplan bzw. Schiffsladeplan aufgenommen wurde. Die Beklagte hätte im Einzelnen darlegen müssen, was sie zur Vermeidung des konkreten Schadens unternommen hatte.

38 dd) Entgegen der Auffassung der Revision ist der Beklagten der gebotene Vortrag nicht deshalb unzumutbar, weil das Berufungsgericht die Beklagte erst fünf Jahre nach dem Schadensfall aufgefordert hat, Recherchen anzustellen. Die Beklagte wurde spätestens mit Zustellung der Klage im Jahre 2002 über den Schadensfall informiert. Sie hätte daher bereits zu diesem Zeitpunkt die für die Aufklärung erforderlichen Maßnahmen einleiten müssen. Es kann die Beklagte daher nicht entlasten, dass sie nunmehr nach ihrem eigenen Vortrag keine weiteren Recherchen mehr anstellen kann (vgl. Koller aaO § 435 HGB Rdn. 21a).

39 ee) Das Berufungsgericht hat entgegen der Auffassung der Revision des Weiteren zutreffend angenommen, dass sich im Streitfall die Vermutung eines

qualifizierten Verschuldens gemäß § 487d Abs. 1 HGB analog auch auf den Geschäftsführer der Beklagten als ihr Organ erstreckt.

40 Verlässt ein Schiff den Hafen mit unzureichend gesicherter Ladung, so spricht dies zunächst für ein grobes Organisationsverschulden (vgl. BGH TranspR 2002, 408, 409). Daher muss die Beklagte im Einzelnen vortragen, was sie zur Vermeidung des konkret eingetretenen Schadens unternommen hat. Dazu gehört auch der Vortrag, welche organisatorischen Maßnahmen die Beklagte selbst bzw. die für sie handelnden Organe ergriffen haben, um Verladungsfehler der hier vom Berufungsgericht festgestellten Art zu verhindern. Kommt der Verfrachter der ihm obliegenden Darlegungslast - wie im Streitfall - nicht nach, erstreckt sich folglich die Vermutung eines groben Organisationsverschuldens auch auf das Verhalten seiner Organe.

41 II. Anschlussrevision der Klägerin:

42 1. Die Anschlussrevision der Klägerin ist zulässig. Die gemäß § 554 Abs. 1 ZPO erforderlichen Voraussetzungen für eine wirksame Anschlussrevision liegen vor. Ist die Revision - wie hier - nur beschränkt zugelassen, so muss die Anschlussrevision einen Lebenssachverhalt betreffen, der mit dem von der Revision geltend gemachten Streitgegenstand in einem unmittelbaren rechtlichen oder wirtschaftlichen Zusammenhang steht (BGHZ 174, 244 Tz. 40 f.; BGH, Urt. v. 26.6.2008 - I ZR 176/05, juris Tz. 34). Dies ist hier schon deshalb der Fall, weil die Klägerin geltend gemacht hat, die auf dem Rücktransport entstandenen Schäden seien als Folgeschäden von der unbegrenzten Haftung der Beklagten für den Hintransport zum Aufstellungsort Codrington in Australien umfasst.

43 2. Ohne Rechtsverstoß hat das Berufungsgericht die Voraussetzungen einer vertraglichen Haftung der Beklagten für den an der Gondel bei dem Landtransport in Australien entstandenen Schaden dem Grunde nach aus §§ 459, 452a, 425 Abs. 1 HGB bejaht.

44 a) Die Anwendbarkeit deutschen Rechts sowohl auf den zwischen der Versicherungsnehmerin und der Beklagten geschlossenen Gesamtvertrag über die Beförderung von 14 Windenergieanlagen von Dänemark nach Australien als auch auf den hypothetischen Teilstreckenvertrag betreffend den Straßentransport in Australien hat das Berufungsgericht zutreffend auf Art. 28 Abs. 4 Satz 1 EGBGB gestützt (siehe die Ausführungen unter B I 1 a, b).

45 b) Gemäß § 425 Abs. 1 HGB haftet der Frachtführer für Schäden, die am Frachtgut in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstehen. Handlungen und Unterlassungen seiner Leute hat der Frachtführer nach § 428 Satz 1 HGB in gleichem Umfang zu vertreten wie eigene Handlungen und Unterlassungen, wenn die Leute in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. Gleiches gilt für Handlungen und Unterlassungen anderer Personen, deren sich der Frachtführer bei Ausführung der Beförderung bedient (§ 428 Satz 2 HGB). Nach dem übereinstimmenden Vortrag der Parteien ist die Gondel während des Landtransports vom Hafen in Portland zum Aufstellungsort in Codrington, mithin vor Beendigung der Obhutszeit der Beklagten, zu Schaden gekommen.

46 3. Das Berufungsgericht hat eine unbeschränkte Haftung der Beklagten für den ersten an der Gondel entstandenen Schaden verneint, weil es die Voraussetzungen für ein qualifiziertes Verschulden i.S. von § 435 HGB als nicht erfüllt angesehen hat. Die dagegen gerichteten Angriffe der Anschlussrevision der Klägerin haben keinen Erfolg.

47 a) Das Berufungsgericht hat offengelassen, ob die Gondel für den Transport zum Aufstellungsort auf dem Tieflader ordnungsgemäß verzurrt und gesichert war, was die Klägerin in Abrede gestellt hat. Für die revisionsrechtliche Beurteilung ist daher von dem Vortrag der Klägerin auszugehen. Ein der Beklagten nach § 428 HGB zuzurechnendes qualifiziertes Verschulden des von ihr eingesetzten Unterfrachtführers S. hat das Berufungsgericht verneint, weil der Unterfrachtführer aufgrund der fünf von ihm zuvor beanstandungsfrei durchgeführten Transporte habe annehmen dürfen, dass es auch beim sechsten Mal "gutgehen werde". Eine andere Beurteilung käme nur dann in Betracht, wenn nach Durchführung des vierten oder fünften Transports die Sicherung und Befestigung der Gondel auf dem Tieflader für den sechsten Transport geändert worden wäre. Für eine solche Annahme gebe es jedoch keinerlei Anhaltspunkte.

48 b) Die gegen diese Beurteilung gerichteten Rügen der Anschlussrevision haben keinen Erfolg. Die Anschlussrevision macht geltend, das Berufungsgericht hätte nicht ohne Beweisaufnahme zu der Feststellung gelangen dürfen, ein leichtfertiges Handeln des ausführenden Frachtführers sei nicht nachweisbar. Nach dem Vortrag der Klägerin sei das Unfallereignis durch mehrere Faktoren aus dem Verantwortungsbereich der Beklagten verursacht worden: Verwendung eines Tiefladers ohne lenkbare Hinterachse, unzureichende Ladungssicherung und Wahl eines zu engen Kurvenradius beim Befahren der Baustraße.

49 c) Dieses Vorbringen der Anschlussrevision steht der Verneinung eines leichtfertigen Handelns des Unterfrachtführers durch das Berufungsgericht nicht entgegen. Der von der Anschlussrevision für erforderlich erachteten Beweisaufnahme bedurfte es schon deshalb nicht, weil das Berufungsgericht seiner Entscheidung den Vortrag der Klägerin zugrunde gelegt hat.

50 aa) Die für den Wegfall der Haftungsbegrenzungen bei nicht vorsätzlichem Verhalten erforderliche Leichtfertigkeit setzt einen besonders schweren Pflichtenverstoß voraus, bei dem sich der Frachtführer oder die Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient, in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen des Vertragspartners hinwegsetzen. Das subjektive Erfordernis des Bewusstseins der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts ist eine sich dem Handelnden aus seinem leichtfertigen Verhalten aufdrängende Erkenntnis, es werde wahrscheinlich ein Schaden entstehen. Eine solche Erkenntnis als innere Tatsache ist erst dann anzunehmen, wenn das leichtfertige Verhalten nach seinem Inhalt und nach den Umständen, unter denen es aufgetreten ist, diese Folgerung rechtfertigt (BGHZ 158, 322, 328 f.; BGH, Urt. v. 17.6.2004 - I ZR 263/01, TranspR 2004, 399, 401 = VersR 2006, 570; BGH TranspR 2007, 361 Tz. 16). Es bleibt dabei der tatrichterlichen Würdigung vorbehalten, ob das Handeln nach dem äußeren Ablauf des zu beurteilenden Geschehens vom Bewusstsein getragen wurde, dass der Eintritt eines Schadens mit Wahrscheinlichkeit drohe. In dieser Hinsicht sind in erster Linie Erfahrungssätze heranzuziehen. Die vom Tatrichter vorgenommene Beurteilung der Frage, ob danach ein qualifiziertes Verschulden vorliegt, wird vom Revisionsgericht nur darauf überprüft, ob dabei der Rechtsbegriff des qualifizierten Verschuldens verkannt worden ist und ob Verstöße gegen § 286 ZPO oder gegen die Denkgesetze oder gegen Erfahrungssätze vorliegen (BGH TranspR 2007, 361 Tz. 16).

51 bb) Die von der Anschlussrevision gerügten Verstöße des Berufungsgerichts gegen § 286 ZPO und Art. 103 Abs. 1 GG liegen nicht vor. Ebenso wenig hat das Berufungsgericht den Rechtsbegriff des qualifizierten Verschuldens verkannt.

52 (1) Das Berufungsgericht hat als Unfallursache die von der Klägerin behauptete Nichteinhaltung der Ideallinie beim Durchfahren einer Linkskurve auf der Baustraße unterstellt. Es hat angenommen, dass sich aus dem Verlassen einer sogenannten Ideallinie kein erheblicher Verschuldensvorwurf herleiten lasse. Dies ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Das Verfehlen einer Ideallinie ist für sich genommen in der Regel ein einfacher Fahrfehler, der - anders als ein Abkommen von einer gerade verlaufenden Straße - nicht den Rückschluss auf einen besonders schweren Pflichtenverstoß zulässt. Der Umstand, dass der vorhandene Kurvenradius ausreichend war und ein Einhalten der Ideallinie deshalb - wie auch bei den fünf vorausgegangenen Fahrten - möglich gewesen wäre, vermag an dieser Beurteilung nichts zu ändern. Der vom Berufungsgericht unterstellte Fahrfehler wird auch nicht dadurch zu einem groben Pflichtenverstoß, dass der Frachtführer nicht rechtzeitig angehalten und den Fahrfehler korrigiert hat. Denn es ist nicht festgestellt - und von der Klägerin auch nicht dargelegt -, dass der Frachtführer zu einem Zeitpunkt, als der Fahrfehler noch hätte korrigiert werden können, diesen auch bemerkt hat.

53 (2) Entgegen der Auffassung der Anschlussrevision musste das Berufungsgericht dem Vortrag der Klägerin zu einer angeblich unzureichenden Ladungssicherung und zur schlechten Kontrollierbarkeit des Transportfahrzeugs bei Kurvenfahrten nicht durch Einholung von Sachverständigengutachten nachgehen. Diese Umstände begründeten schon deshalb keine bewusste Leichtfertigkeit der Beklagten oder ihrer Leute, weil die vorangegangenen fünf Transporte reibungslos durchgeführt worden waren. Es ist nicht ersichtlich und von der Klägerin auch nicht dargelegt, dass der streitgegenständliche sechste Transport unter anderen Voraussetzungen, insbesondere mit geringeren Sicherheitsvorkehrungen, ausgeführt wurde. Die Annahme des Berufungsgerichts, der Frachtführer habe davon ausgehen dürfen, dass es auch beim sechsten Transport

"gutgehen werde", ist unter diesen Umständen aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

54 cc) Da das Berufungsgericht den Vortrag der Klägerin zur unzureichenden Verzurrung der Gondel auf dem Tieflader unterstellt hat, kommt es nicht darauf an, ob - wie die Anschlussrevision rügt - das Berufungsgericht zu Unrecht eine Verletzung der der Beklagten obliegenden Darlegungslast verneint hat.

55 d) Ohne Erfolg bleibt auch die Rüge der Anschlussrevision, das Berufungsgericht habe verkannt, dass es der Beklagten oblegen habe darzulegen, welche Sicherungsmaßnahmen sie zur Vermeidung von Verladungsfehlern ergriffen habe. Da die Beklagte hierzu keinen Vortrag gehalten habe, sei von einem groben Organisationsverschulden der Beklagten auszugehen.

56 Hierbei lässt die Anschlussrevision außer Acht, dass die Klägerin Anhaltspunkte für ein Organisationsverschulden in der Berufungsinstanz nicht vorgebracht hat. Sie hat sich vielmehr nur auf ein leichtfertiges Verhalten des von der Beklagten eingesetzten Unterfrachtführers gestützt.

57 C. Die Revision der Beklagten und die Anschlussrevision der Klägerin sind danach zurückzuweisen. Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1 ZPO.

Bergmann Pokrant Büscher

Schaffert Koch

Vorinstanzen:
LG Bremen, Entscheidung vom 30.11.2005 - 11 O 551/02 -
OLG Bremen, Entscheidung vom 02.11.2006 - 2 U 4/06 -