

# Güterschäden, Haftungsbeschränkung und Frachturkunde

Eine Frachturkunde ist im Sinne des Artikel 11 III CMNI nur für das Verhältnis zwischen Frachtführer und Absender des Frachtvertrages maßgeblich, dessen Frachtführer die Frachturkunde erstellt hat. Anderenfalls würde die Wirkung des Artikels 11 III CMNI, unter anderem zu Maß und Anzahl der übernommenen Gütern, zu Lasten eines anderen Frachtführers eintreten, ohne dass er die maßgebenden Grundlagen hierfür gelegt, insbesondere die Urkunde nach Übernahme der Güter gezeichnet hat. Auch für die Berechnung der Haftungshöchstbeträge nach Artikel 20 CMNI wirkt eine Frachturkunde nur zu Gunsten des haftbaregehaltenen Frachtführers, der dieses Dokument selbst ausgestellt hat.

Regelmäßig stellt der Unterfrachtführer Frachtbriefe nicht für den Hauptfrachtführer, sondern nur für sich selbst aus; er selbst ist verpflichtet und erfüllt daher mit der Ausstellung keine Pflicht des Hauptfrachtführers, sondern eine eigene.

Die Haftungshöchstbeträge nach Artikel 20 I Satz 2 CMNI in Höhe von 1.500 RE pro Container und in Höhe von 25.000 RE für den Inhalt des Containers gelten nicht nur, wenn eine Frachturkunde existiert, die keine Angaben zu Packungen oder Ladungseinheiten im Container enthält, sondern auch dann, wenn eine Frachturkunde völlig fehlt. Es macht keinen Unterschied, ob eine Frachturkunde keine Angaben enthält oder gar nicht existiert. Eine Haftungsbeschränkung nach dem Gewicht der transportierten Güter gemäß Artikel 20 I Satz 1 CMNI tritt nicht schon dann ein, wenn das tatsächliche Gewicht der transportierten Güter unstrittig ist; erforderlich ist, dass das Gewicht in der maßgeblichen, einschlägigen Frachturkunde tatsächlich angegeben ist.

Der Begriff der Beschädigung in Artikel 19 II CMNI deckt sich mit demjenigen der Beschädigung im Sinne des Artikels 17, 25 I CMR und des § 425 HGB. Konkrete Schadenabwendungs- beziehungsweise -minderungsmaßnahmen, die unmittelbar der Substanz des Gutes zu Gute kommen, sind Teil des Güterschadens und bei der Berechnung der Wertminderung mit zu berücksichtigen. Dies gilt auch für den Ladungsanteil an Havarie-grosse-Kosten und zwar selbst dann, wenn die Ladung gar nicht beschädigt, sondern vollständig gerettet wurde. Entgegen der Auffassung des Hanseatischen Oberlandesgerichtes Hamburg handelt es sich bei solchen Schäden nicht um nicht ersatzfähige mittelbare Schäden oder Folgeschäden, sondern um einen dem Transportgut unmittelbar anhaftenden Schaden. Bei einer Beschädigung eines Teiles der transportierten Güter kann von einer vollständigen Entwertung der Gesamtpartie nur ausgegangen werden, wenn die beschädigten Einzelstücke nicht innerhalb angemessener Frist repariert oder ersetzt werden können.

Substanzielle Güterschäden und die Havarie-grosse-Beiträge der Ladung unterfallen gleichermaßen der Haftungsbeschränkung nach CMNI auf den Wert der Ladung nach Artikel 19 und unterliegen den Haftungshöchstbeträgen des Artikels 20 CMNI.

## Anmerkung der Redaktion:

Das Oberlandesgericht Düsseldorf hatte über eine Schadenersatzklage wegen eines Transportschadens an insgesamt sieben Containern zu entscheiden. Die transportierten Container befanden sich auf dem Binnenschiff CMS »Margreta«, das mit dem Seeschiff TMS »Sichem Anne« auf Höhe des Hollands Diep in den Niederlanden kollidiert war.

Schiff und Ladung konnten gerettet werden, der Schiffsführer erklärte Havarie-grosse. Von den sieben streitgegenständlichen Containern war der Inhalt von vieren beschädigt worden, drei wurden unversehr gerettet. Die Ladungsinteressenten der sieben Container hatten im Rahmen der Havarie-grosse einen Revers gezeichnet und eine Havariesicherheit gestellt.

Der in Anspruch genommene Hauptfrachtführer (Beklagte) hatte selbst keine Frachturkunde ausgestellt. Der klagende Absender aber hatte einen sogenannten Hausfrachtbrief eines Zwischenfrachtführers gezeichnet, auf dem die genaue Anzahl der Packstücke und die Bruttogewichte vermerkt waren.

Eine Durchbrechung der Haftung wegen bewusster Leichtfertigkeit haben die Kläger nicht geltend gemacht, sondern lediglich die Regelhaftung des CMNI verfolgt. In erster Instanz hatte der beklagte Hauptfrachtführer sich noch mit Erfolg darauf

berufen, dass im Hausfrachtbrief des Zwischenfrachtführers die genaue Anzahl der Packstücke und die Produktgewichte ausgewiesen waren, was zu einer Haftungssumme von 74.665,37 SZR für den Inhalt der vier beschädigten Container führte.

Abweichend davon hat das Oberlandesgericht Düsseldorf in zweiter Instanz entschieden, dass nur derjenige Frachtführer, der selbst eine Frachturkunde ausgestellt und unterzeichnet hat, sich auf die haftungsbeschränkende Wirkung der Angaben in der Frachturkunde berufen kann. Da der Hauptfrachtführer im vorliegenden Fall keine Frachturkunde erstellt und auch nicht unterzeichnet hatte, bleibt es nach Auffassung des Oberlandesgerichtes Düsseldorf bei der Regelhaftung des Artikels 20 I Satz 2 CMNI mit den pauschalen Haftungshöchstbeträgen für Container und die darin verstaute Güter. Der beklagte Hauptfrachtführer kann sich im Verhältnis zum klagenden Absender nicht auf die haftungsbeschränkende Wirkung der Angaben im Hausfrachtbrief berufen.

In der Frachtführerkette kann dies im weiteren Regress natürlich zu erheblichen Brüchen (Differenzhaftung) führen, da der Frachtführer, der in Regress genommen wird, sich im Sinne der vorliegenden Entscheidung im Unterschied zum Hauptfrachtführer auf die von ihm ausgestellte Frachturkunde und die daraus resultie-

renden Haftungsbeschränkungen berufen kann. Der Zwischenfrachtführer haftet also gegenüber dem Hauptfrachtführer in diesem Fall mit anderen Haftungsgrenzen als der Hauptfrachtführer gegenüber dem (Haupt-)Absender.

Anders als das Hanseatische Oberlandesgericht Hamburg hat es das Oberlandesgericht Düsseldorf nicht für ausreichend erachtet, dass das Gewicht der transportierten Güter im vorliegenden Prozess unstrittig geblieben war. Dies alleine führe noch nicht zu einer Haftungsbegrenzung gemessen am Gewicht der transportierten Güter. Die deklaratorische und damit haftungsbegrenzende Wirkung der Gewichtsangabe gilt nur, wenn das Gewicht tatsächlich in der Frachturkunde ausgewiesen ist. Auch hinsichtlich der Definition des Güterschadens vertritt das Oberlandesgericht Düsseldorf eine eigene Auffassung. Der Ladungsbeitrag der Havarie-grosse wird vom Oberlandesgericht Düsseldorf als Teil des Güterschadens angesehen. Dies soll auch dann gelten, wenn die transportierten Güter nur gefährdet und gar nicht beschädigt wurden. Der Ladungsanteil der Havarie-grosse-Kosten wird also so behandelt wie Schadensabwendungs- beziehungsweise minderungsmaßnahmen. Solange diese Maßnahmen, wie zum Beispiel Aufwendungen der Havarie-grosse, unmittelbar der Substanz des Gutes zu Gute kom-

men, handele es sich bei diesen Kosten um substanzielle Güterschäden, sie unterfallen damit der frachtrechtlichen Obhutshaftung. Konsequenz schließt das Oberlandesgericht Düsseldorf daraus, dass diese Begleitschäden des reinen Güterschadens auch der Haftungsbeschränkung des CMNI unterliegen, also der Begrenzung bis maximal zum Wert der transportierten Güter nach Artikel 19 II CMNI sowie gegebenenfalls unter die Haftungshöchstbeträge des Artikel 20 CMNI. Schließlich ist das Oberlandesgericht Düsseldorf nicht von einer Gesamtwertung der Partie in insgesamt sieben Containern ausgegangen, da die beschädigten Einzelstücke in den geschädigten Containern innerhalb angemessener Zeit repariert oder ersetzt werden konnten. Deshalb wird auch bei der Haftungsbeschränkung hinsichtlich

des reinen Güterschadens nur der Wert der in den vier beschädigten Containern befindlichen Gütern angesetzt und die Haftungssumme nur an vier Containern (4 x 25.000 RE) berechnet.

Im Ergebnis führt die außerordentlich komplexe und vielschichtige Entscheidung des Oberlandesgerichtes Düsseldorf dazu, dass der beklagte Hauptfrachtführer gegenüber dem Absender und dessen Versicherer nur mit maximal 100.000 RE zuzüglich Zinsen für die in den vier beschädigten Containern befindliche Ladung haftet. Soweit aber der Ladungsanteil der Havarie-grosse-Kosten für alle sieben Container geltend gemacht wird, unterliegt dieser einer Haftungsbeschränkung von insgesamt 175.000 RE (7 x 25.000,00 RE), wobei die für die vier beschädigten Container (»verbrauchten«)

100.000 RE in Abzug zu bringen sind. Da im vorliegenden Fall zwei unterschiedliche Kläger, nämlich der die Sicherheit gestellende Versicherer einerseits und der Absender andererseits geklagt hatten, hat das Oberlandesgericht Düsseldorf entschieden, dass die Haftungsbeschränkung hälftig auf die Kläger zu verteilen ist. Das Oberlandesgericht Düsseldorf hatte die Revision zum Bundesgerichtshof zugelassen, von dieser Möglichkeit haben die Parteien des Rechtsstreites aber keinen Gebrauch gemacht. Die Entscheidung ist also rechtskräftig. Der vollständige Wortlaut der Entscheidung ist unter [www.binnenschifffahrt-online.de](http://www.binnenschifffahrt-online.de) in der Rubrik »Service« abrufbar.

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,  
Frankfurt am Main

Urteil des Oberlandesgericht Düsseldorf vom 26. Februar 2014, Az.: I-18 U 27/12 (Landgericht Krefeld, Az.: 11 O 5/10) rechtskräftig.

In dem Rechtsstreit der Klägerinnen und Berufungsklägerinnen 1. A, 2. T, gegen die Beklagten und Berufungsbeklagten 1. W, 2. H, Streithelferinnen der Beklagten: 1. R, 2. S, 3. C, 4. I

hat der 18. Zivilsenat des Oberlandesgerichtes Düsseldorf für Recht erkannt:

Auf die Berufung der Klägerinnen wird das am 11.01.2012 verkündete Urteil der 1. Kammer für Handelssachen des Landgerichts Krefeld in der Fassung des Berichtigungsbeschlusses vom 06.03.2012 unter Zurückweisung der Berufung im Übrigen teilweise abgeändert und insgesamt wie folgt neu gefasst:

1. Die Beklagten werden wie Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin zu 1) den am Tag der Urteilsverkündung geltenden Gegenwert von 100.000 Sonderziehungsrechten in Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten ab dem 14.12.2009 zu zahlen.

2. Es wird festgestellt, dass die Beklagten wie Gesamtschuldner verpflichtet sind, die Klägerin zu 1) von sämtlichen Ansprüchen, die gegen die Klägerin zu 1) aus der von ihr am 14.01.2009 gezeichneten »Average Guarantee« wegen des Schadensereignisses am 11.01.2009 auf der CMS »Margreta« (Eigner: I) geltend gemacht werden, freizustellen, soweit nicht durch die Inanspruchnahme der Klägerin zu 2) aus dem am 12.01.2009 gezeichneten »Average Bond« ein dem Gegenwert von 175.000 Sonderziehungsrechten am Tag der Urteilsverkündung entsprechender Betrag abzüglich des unter Ziffer 1) ausgeurteilten Betrages verbraucht ist.

3. Es wird festgestellt, dass die Beklagten wie Gesamtschuldner verpflichtet sind, die Klägerin zu 2) von sämtlichen Ansprüchen, die gegen die Klägerin zu 2) aus dem von ihr am 12.01.2009 gezeichneten »Average Bond« wegen des Schadensereignis-

ses am 11.01.2009 auf der CMS »Margreta« (Eigner: I) geltend gemacht werden, freizustellen, soweit nicht durch die Inanspruchnahme der Klägerin zu 1) aus der von ihr am 14.01.2009 gezeichneten »Average Guarantee« ein dem Gegenwert von 175.000 Sonderziehungsrechten am Tag der Urteilsverkündung entsprechender Betrag abzüglich des unter Ziffer 1) ausgeurteilten Betrages verbraucht ist.

4. Die Feststellungsaussprüche zu 2) und 3) werden in der Summe auf einen dem Gegenwert von 175.000 Sonderziehungsrechten am Tag der Urteilsverkündung entsprechenden Betrag unter Anrechnung des unter Ziffer 1) ausgeurteilten Betrages beschränkt, wobei diese Beschränkung hälftig auf die Klägerinnen verteilt wird.

5. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

6. Von den Gerichtskosten erster Instanz tragen die Klägerin zu 1) 70 % und die Beklagten wie Gesamtschuldner 30 %. Die Gerichtskosten zweiter Instanz tragen die Beklagten wie Gesamtschuldner zu 44 % und die Klägerin zu 1) zu 56 %.

Die außergerichtlichen Kosten der Klägerin zu 2) erster und zweiter Instanz tragen die Beklagten wie Gesamtschuldner.

Von den außergerichtlichen Kosten der Klägerin zu 1) erster Instanz tragen die Beklagten wie Gesamtschuldner 27 %. Von den außergerichtlichen Kosten der Klägerin zu 1) zweiter Instanz tragen die Beklagten wie Gesamtschuldner 25 %. Im Übrigen trägt die Klägerin zu 1) ihre außergerichtlichen Kosten selbst.

Von den außergerichtlichen Kosten der Beklagten erster Instanz trägt die Klägerin zu 1) 62 %. Von den außergerichtlichen Kosten der Beklagten zweiter Instanz trägt die Klägerin zu 1) 56 %. Im Übrigen tragen die Beklagten ihre außergerichtlichen Kosten selbst.

Von den Kosten der Streithelferinnen erster Instanz trägt die Klägerin zu 1) 62 %. Von den Kosten der Streithelferinnen zweiter Instanz trägt die Klägerin zu 1) 56 %. Im Übrigen tragen die Streithelferinnen ihre Kosten selbst.

7. Dieses Urteil und das angefochtene Urteil sind vorläufig vollstreckbar. Die Beklagten dürfen die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des nach dem Urteil vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Klägerinnen vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 120 % des jeweils von ihnen zu vollstreckenden Betrages leisten. Die Klägerin zu 1) darf die Vollstreckung durch die Beklagten und die Streithelferinnen durch Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des nach dem Urteil jeweils vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagten bzw. die Streithelferinnen vor der jeweiligen Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 120 % des jeweils von ihnen zu vollstreckenden Betrages leisten.

8. Die Revision wird zugelassen.

#### Gründe

I. Die Klägerin zu 1) macht als führende Transportversicherin aus übergebenen und abgetretenen Rechten der Klägerin zu 2) Zahlungsansprüche wegen eines Transportschadensfalls vom 11.01.2009 geltend. Hilfsweise begehrt sie die Feststellung einer Freistellungspflicht von Ansprüchen aus der Zeichnung einer Average Guarantee in näher bezeichnetem Umfang. Die Klägerin zu 2) begehrt für den Fall, dass Zahlungsansprüche der Klägerin zu 1) im begehrten Umfang nicht zuerkannt werden sollten, ihrerseits die Feststellung, dass sie von Ansprüchen, die gegen sie aufgrund der Zeichnung eines Average Bonds bestehen könnten, bis zu einer gewissen Höhe freigestellt wird. Die Klägerin zu 2) ist Versicherungsnehmerin der Klägerin zu 1) und beauftragte am 09.01.2009 die Beklagte zu 1), deren persönlich haftende Gesellschafterin die Beklagte zu 2) ist, mit der Besorgung einer Verschiffung einer Gesamtanlage von Baumwollverarbeitungsmaschinen, die auf Fixkostenbasis u.a. von Emmerich im Wege der Binnenverschiffung nach Antwerpen zur Umladung auf dem Seeweg nach San Juan/Puerto Rico erfolgen soll-

te. Die Waren, die in sechs 40' und einem 20' Container verstaubt waren, hatten einen Warenwert von 1.306.906,00 USD und waren von der Klägerin zu 2) an einen Kunden in Puerto Rico verkauft worden.

Die Beklagte zu 1) beauftragte die Streithelferin zu 1) mit dem Binnentransport, die den Auftrag ihrerseits an die Streithelferin zu 2) weiterleitete, welche schließlich die Streithelferin zu 3) beauftragte. Der Transport wurde auf der CMS »Margreta« ausgeführt, deren Schiffseigner die Streithelferin zu 4) war; Charterer war die Streithelferin zu 3). Letztlich erreichte die Ware Puerto Rico nicht, weil es bereits in Höhe des Hollandse Diep bei D... in den Niederlanden am 11.01.2009 zu einer Kollision der CMS »Margreta« mit dem Tankschiff »Sichem Anne« kam. Von den sieben Containern blieben hierbei drei unversehrt. Der Inhalt von drei 40' Containern und eines 20' Containers erlitt Totalschaden. Auf Verlangen der Streithelferin zu 4) zeichnete die Klägerin zu 1) am 14.01.2009 die vorbezeichnete Havariesicherheit und die Klägerin zu 2) am 12.01.2009 den oben genannten Havariebond.

Wegen der tatsächlichen Feststellungen im Übrigen wird auf das angefochtene Urteil vom 11.01.2012 in der Fassung des Tatbestandsberichtigungsbeschlusses vom 06.03.2012 Bezug genommen (§ 540 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 ZPO).

Das Landgericht hat die Beklagten als Gesamtschuldner unter Klageabweisung im Übrigen zur Zahlung des am Tag der Urteilsverkündung geltenden Gegenwerts von 74.665,37 Sonderziehungsrechten nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten seit dem 14.12.2009 an die Klägerin zu 1) verurteilt. Die Klägerin zu 1) sei führender Transportversicherer der Klägerin zu 2) und von ihren Mitversicherern zur Prozessführung ermächtigt, so dass sie prozessführungsbefugt sei. Die Klägerin zu 2) habe ihr zumindest konkludent ihre Rechte aus dem Fixkostenspeditionsvertrag mit der Beklagten zu 1) abgetreten, indem sie ihre alle zur Rechtsverfolgung notwendigen Unterlagen überlassen habe. Die Beklagte zu 2) hafte gemäß § 128 HGB. Nach Art. 28 Abs. 1 und Abs. 4 EGBGB unterliege der Vertrag deutschem Recht. Hiernach sei, weil sich der Schadensort in den Niederlanden befunden habe, gemäß § 452 a HGB auf Art. 16 Abs. 1 CMNI (Budapester Übereinkommen über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt) abzustellen, nachdem Übernahmeort und Ablieferungshafen in verschiedenen Vertragsstaaten der CMNI lägen. Da ein sorgfältiger Frachtführer aufgrund der unstrittigen Umstände den Zusammenstoß hätte vermeiden können, komme ein Haftungsausschluss nach Art. 16 Abs. 1, 2. Hs. CMNI nicht in Betracht. Dabei komme es nicht in erster Linie auf die kurz vor der Kollision getroffene Absprache zwischen dem Lotsen der »Sichem Anne« und dem Schiffsführer der CMS »Margreta« an, sondern

auf die Gesamtumstände, die Entstehung der Gefahrensituation und deren Entwicklung. Ein sorgfältiger Schiffsführer hätte bei dem ersten Sichtkontakt mit der »Sichem Anne« von sich aus den Kontakt suchen und die Fahrtroute abklären müssen und nicht die Kontaktaufnahme des anderen abwarten dürfen. Zudem hätte ein sorgfältiger Schiffsführer im Weiteren prüfen müssen, ob ein Kollisionskurs vorliegt. Da ein solcher während der gesamten Zeit des Sichtkontakts vorgelegen habe, hätte ein sorgfältiger Schiffsführer die eigene Geschwindigkeit zurücknehmen müssen, da es sich bei der »Sichem Anne« erkennbar um ein Tankschiff und großes Seeschiff gehandelt habe, welches schwerer als die CMS »Margreta« zu manövrieren gewesen sei. Wäre dies bereits um 16.42 Uhr passiert, hätte es weder einer Absprache bedurft noch wäre es zur Kollision gekommen. Dies gelte umso mehr, als sich die CMS »Margreta« in einem Nebengewässer bewegt und beabsichtigt habe, in die Hauptwasserstraße einzufahren. Der Schadensersatz sei der Höhe nach gemäß Art. 20 Abs. 1 Satz 1 CMNI auf 666,67 Rechnungseinheiten pro Ladungseinheit bzw. zwei Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des in der Frachturkunde angegebenen Gewichts der beschädigten Güter beschränkt. Hieraus folge, wenn für jeden Container die jeweils günstigere Berechnungsmethode gewählt würde, eine Haftungssumme in Höhe von 74.665,37 Sonderziehungsrechten für die vier beschädigten Container. Die Vorschrift des Art. 20 Abs. 1 Satz 2 CMNI gelange nicht zur Anwendung, da in den von der Klägerin zu 2) unterzeichneten Hausfrachtbriefen der Streithelferin zu 1) die genaue Anzahl der Packstücke und die Bruttogewichte festgehalten sei. Es sei auch nicht ersichtlich, dass diese lediglich für den Straßentransport ausgestellt worden seien. Maßgebend sei nach dem Sinn der Vorschrift schließlich lediglich, dass überhaupt Frachtbriefe ausgestellt und durch Unterschrift anerkannt worden seien, welche die Anzahl der Ladungseinheiten beinhaltet hätten. Eine Begrenzung des Anwendungsbereichs auf Frachtbriefe, welche der Hauptfrachtführer ausgestellt habe, sei nicht angezeigt. Unbeachtlich sei ferner, dass die in den drei übrigen Containern befindliche Ladung vermutlich zunächst nicht zu gebrauchen gewesen sei, da die übrigen Teile unstrittig nachgefertigt und nachgesandt worden seien. Eine die Höchstbeträge des Art. 20 CMNI übersteigende Haftung komme nicht in Betracht, weil die Voraussetzungen des Art. 21 CMNI nicht gegeben seien. Insofern fehle es an einem eigenen qualifizierten Verschulden des Frachtführers, dem das Verschulden Dritter nicht zuzurechnen sei. Soweit die Klägerinnen auf Ziffer 27.2 der ADSP verwiesen und hieraus ableiteten, dass durch deren Einbeziehung in den Vertrag die Haftungsbeschränkungen des Art.

20 CMNI abbedungen seien, könne dem nicht gefolgt werden. Die hierzu angeführte Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs sei auf die CMNI nicht übertragbar. Vielmehr seien nach Art. 25 CMNI haftungserweiternde Vereinbarungen grundsätzlich nichtig. Die in Art. 20 Abs. 4 CMNI bestimmte Ausnahme sei nicht gegeben. Zudem würde Art. 21 CMNI bei anderer Sichtweise ausgehöhlt. Soweit die Klägerin zu 1) neben dem Wertersatz weitere Kosten sowie Freistellung begehre, kämen Ansprüche in Anbetracht der Überschreitung der Grenze des Art. 20 CMNI nicht in Betracht. Gleiches gelte für die Klägerin zu 2). § 101 ZPO lasse schließlich keine andere als die getroffene Kostenentscheidung hinsichtlich der Kosten der Streithelfer zu. Hiergegen wenden sich Klägerinnen mit ihrer form- und fristgerecht eingelegten Berufung unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vorbringens, soweit das Landgericht der Klägerin zu 1) weniger als einen 175.000 Sonderziehungsrechten entsprechenden Gegenwert zugesprochen und auch die Hilfsanträge abgewiesen hat. Letztere werden – da nur noch die Regelhaftung geltend gemacht und das landgerichtliche Urteil im Übrigen nicht angefochten wird – allerdings nur insoweit weiter verfolgt, als ihre Summe nicht den Gegenwert von 175.000 Sonderziehungsrechten unter Anrechnung des an die Klägerin zu 1) zu zahlenden Betrages übersteigt. Des Weiteren wenden sich die Klägerinnen gegen die ihnen auferlegten Kosten der Streithelferinnen. Zur Begründung ihrer Berufung machen sie geltend, das Landgericht habe bei seiner Schadensberechnung zu Unrecht Art. 20 Abs. 1 Satz 1 CMNI statt Art. 20 Abs. 1 Satz 2 CMNI zugrunde gelegt. Entgegen der Annahme des Landgerichts liege keine Frachturkunde im Sinne der Bestimmung vor, so dass Art. 20 Abs. 1 Satz 2 CMNI Anwendung finde. Die von der Streithelferin zu 1) ausgestellten Hausfrachtbriefe stellten keine Frachturkunden im maßgebenden Sinne dar, weil es hierfür allein auf das Verhältnis zwischen der Klägerin zu 2) und der Beklagten zu 1) als Vertragspartnerin der Klägerin zu 2) ankomme. Frachtführer im Sinne des Art. 11 Abs. 1 CMNI sei allein die Beklagte zu 1). Abgesehen davon verhielten sich die Hausbriefe nicht zum Binnenschiffahrtstransport, sondern lediglich zum Vorlauf per LKW-Transport. Entsprechend sei als Transporteur die H... T... GmbH angeführt. Auch sei die Streithelferin zu 1) nicht als Frachtführerin ausgewiesen. Genau wie bei § 660 Abs. 2 HGB, welcher der neuartigen Regelung des Art. 20 Abs. 1 Satz 2 CMNI vergleichbar sei, sei in der Bestimmung zwar nicht geregelt, dass die Frachturkunde bzw. das Konnossement von dem vertraglichen Frachtführer bzw. Verfrachter ausgestellt sein müsse. Dies folge indes aus Sinn und Zweck, wie sie aus Art. 11 CMNI bzw. § 656 HGB hervorgingen. Entsprechend habe das Hanse-

tische Oberlandesgericht Hamburg (Urteil vom 08.12.2011, 6 U 205/10, zit. nach juris) zu § 660 Abs. 2 HGB entschieden, dass unter Konnossement im Sinne der Norm nur jenes zu verstehen sei, welches der Verfrachter ausgestellt habe. Demgemäß seien bei der Schadensberechnung pro Container 25.000 Sonderziehungsrechte in Ansatz zu bringen. Zu Unrecht habe das Landgericht bei der Schadensberechnung ferner nicht die Gesamtpartie mit sieben Containern, sondern lediglich die vier durchnässten Container berücksichtigt. Denn der Inhalt der verbliebenen drei Container sei – ungeachtet der späteren Neubeschaffung der totalbeschädigten Ware – zum entscheidenden Zeitpunkt der als vertragsgemäß unterstellten Ablieferung entwertet gewesen. Würden durch die Beschädigung einzelner Stücke einer Sendung alle anderen Stücke mittelbar entwertet, sei die Gesamtpartie bei der Berechnung des Haftungsumfanges zu berücksichtigen. Der Gesetzgeber selber sei davon ausgegangen, dass im Seehandelsrecht bei einer Gesamtentwertung die gesamte Partie zugrunde zu legen sei. Denn in der BT-Drs. 17/10309, S. 83, werde darauf verwiesen, dass die neue Regelung in § 504 Abs. 2 HGB-E lediglich klarstellenden Charakter habe. Würde eine Gesamtentwertung verneint, hafteten die Beklagten jedenfalls bis zur Höhe von 175.000 Sonderziehungsrechten abzüglich des dann anhand von 100.000 Sonderziehungsrechten zu ermittelnden Schadensersatzbetrages auf Freistellung der Klägerinnen wegen der drohenden Inanspruchnahmen aus den im Rahmen der Havarie-Große gezeichneten Erklärungen. Das Landgericht habe sich hiermit in keiner Weise auseinandergesetzt. Würde für die Schadensberechnung nur auf die vier Container, deren Inhalt einen Totalschaden erlitten habe, abgestellt, folge daraus, dass der Inhalt der verbleibenden drei Container faktisch unbeschädigt und unberücksichtigt sei. Dies könne auch aus anderen rechtlichen Erwägungen keinen Bestand haben. Denn die Klägerinnen zu 1) und 2) seien als Ladungsinteressenten auch insofern der Gefahr ausgesetzt, aus der seitens der Streithelferin zu 4) erklärten Havarie in Anspruch genommen zu werden. Diese Belastung sei einem Güterschaden gleichzustellen. Da die Erklärungen der Klägerinnen erfolgt seien, um die Ausübung eines Pfandrechts durch die Schiffseignerin, die Streithelferin zu 4), zu vermeiden, seien die hiermit verbundenen Belastungen wie ein Güterschaden anzusehen. Bei dem Havarieschaden handele es sich um eine unmittelbare Folge der Kollision und im Seehandelsrecht sei die Belastung mit Havarieansprüchen der Güterbeschädigung gleichgestellt. Hilfsweise folgten die festzustellenden Freistellungsansprüche aus § 280 Abs. 1 BGB. Sollte ein Güterschaden verneint werden, bestünde eine durch nationales Recht – hier § 280 Abs.

1 BGB – zu schließende Regelungslücke. Die Haftungsregelungen der CMNI bezögen sich ausschließlich auf die Haftung für Beschädigung und Verlust von Gütern, wie Art. 22 CMNI regelt. Art. 20 Abs. 1 Satz 1 CMNI schließe eine weitergehende Haftung als für die beschädigten Güter wegen anderer Pflichtverletzungen – wie hier der fehlerhaften Durchführung des Transports – nicht aus. Eine Haftung der Beklagten für andere Pflichtverletzungen und daraus entstandene Schäden, hier nach §§ 280 Abs. 1 BGB, 434 HGB, sei mithin nicht ausgeschlossen. Für den Beitrag, der in der Dispathe festgestellt werde, sei der Gesundheitswert der Ladung maßgebend. Weil die Ware in drei Containern unbeschädigt gewesen sei, sei für diesen Teil der Partie mangels Beschädigung auf die vorstehenden allgemeinen Bestimmungen zurückzugreifen. Schließlich könne die Kostenentscheidung in Anbetracht der Kosten der Streithelfer keinen Bestand haben. Die Beklagten hätten selber nichts zur Sachverhaltsaufklärung beitragen können. Dieser Umstand finde in der erstinstanzlichen Kostenentscheidung keinen Niederschlag, weswegen sie sich als unbillig darstelle und entgegen der gesetzlichen Regelung einer Korrektur bedürfe.

Die Klägerinnen beantragen, die Beklagten unter Abänderung des am 11.01.2012 verkündeten Urteils der 1. Kammer für Handelssachen des Landgerichts Krefeld, Az. 11 O 5/10, als Gesamtschuldner zu verurteilen, an die Klägerin zu 1) den am Tag der Urteilsverkündung geltenden Gegenwert von 175.000 Sonderziehungsrechten in Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten seit dem 14.12.2009 zu zahlen.

Hilfsweise beantragen sie, das am 11.01.2012 verkündete Urteil der 1. Kammer für Handelssachen des Landgerichts Krefeld, Az. 11 O 5/10, abzuändern und unter Klageabweisung im Übrigen

1. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an die Klägerin zu 1) den am Tag der Urteilsverkündung geltenden Gegenwert von 100.000 Sonderziehungsrechten in Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten ab dem 14.12.2009 zu zahlen;

2. festzustellen, dass die Beklagten verpflichtet sind, die Klägerin zu 1) von sämtlichen Ansprüchen, die gegen die Klägerin zu 1) aus der von ihr am 14.01.2009 gezeichneten »Average Guarantee« wegen des Schadensereignisses am 11.01.2009 auf der CMS »Margreta« (Eigner: I) geltend gemacht werden, freizustellen, soweit nicht durch die Inanspruchnahme der Klägerin zu 2) aus dem am 12.01.2009 gezeichneten »Average Bond« der Betrag von 175.000 Sonderziehungsrechten abzüglich des nach dem Antrag zu 1) ausgerichteten Betrages verbraucht ist;

3. festzustellen, dass die Beklagten verpflichtet sind, die Klägerin zu 2) von sämt-

lichen Ansprüchen, die gegen die Klägerin zu 2) aus dem von ihr am 12.01.2009 gezeichneten »Average Bond« wegen des Schadensereignisses am 11.01.2009 auf der CMS »Margreta« (Eigner: I) geltend gemacht werden, freizustellen, soweit nicht durch die Inanspruchnahme der Klägerin zu 1) aus der von ihr am 14.01.2009 gezeichneten »Average Guarantee« der Betrag von 175.000 Sonderziehungsrechten abzüglich des nach dem Antrag zu 1) ausgerichteten Betrages verbraucht ist;

4. wobei die Feststellungsansprüche zu 2) und 3) in Summe auf 175.000 Sonderziehungsrechte unter Anrechnung des nach dem Antrag zu 1) zu zahlenden Betrages beschränkt werden und diese Beschränkung hälftig auf die Klägerinnen zu verteilen ist.

Äußerst hilfsweise stellen die Klägerinnen die vorbezeichneten Hilfsanträge mit der Maßgabe, dass lediglich die Feststellung begehrt wird, dass die Klägerinnen von sämtlichen »berechtigten« Ansprüchen freizustellen sind.

Die Beklagten und Streithelferinnen zu 2) bis 4) beantragen, die Berufung der Klägerinnen zurückzuweisen.

Die Streithelferin zu 1) beantragt ebenfalls die Berufung der Klägerinnen zurückzuweisen, wobei sich der Antrag hinsichtlich des Hilfsantrags noch auf den Hilfsantrag in der im Termin zur mündlichen Verhandlung am 19.09.2012 gestellten Fassung bezieht.

Die Beklagten wiederholen und vertiefen ihr erstinstanzliches Vorbringen und bestreiten, dass es sich bei den in den drei unbeschädigten Containern befindlichen Teilen um unselbstständige Teile einer Gesamtpartie gehandelt habe. Das diesbezügliche Vorbringen sei überdies verspätet. Zudem werde die faktische Entwertung bestritten. Hierzu fehle es auch an Sachvortrag. Dessen hätte es insbesondere angesichts des Umstandes bedurft, dass die Container weiter verschifft worden seien. Im Übrigen schließen sie sich den Ausführungen der Streithelferin zu 1) an.

Die Streithelferin zu 1) vertritt die Auffassung, dass es hinsichtlich der drei unbeschädigten Container an einem Güterschaden mangle. Art. 16 Abs. 1 CMNI bestimme ausdrücklich, dass nur für Verlust oder Beschädigung der Güter gehaftet werde. Hier handele es sich jedoch um einen mittelbaren Folgeschaden, der aus der Belastung mit einem gesetzlichen Pfandrecht entstanden sein solle. Abgesehen von der Regelung in Art. 20 Abs. 3 CMNI für den besonderen Fall des Verspätungsschaden sähe die CMNI keine Haftung für reine Vermögensschäden wie hier vor. Aus den vorstehenden Erwägungen fehle es auch an der für eine Analogie erforderlichen planwidrigen Regelungslücke. Zudem sei die Interessenlage nicht vergleichbar. Ebenso wenig könne den Klägerinnen

darin gefolgt werden, dass die Gesamtpartei entwertet gewesen sei. Abgesehen davon, dass ihr dahin gehender erstinstanzlicher Vortrag mit Schriftsatz vom 17.11.2011 von der Streithelferin bereits erstinstanzlich unter Erhebung der Verspätungsrüge bestritten worden sei, so dass sie hiermit und mit den diesbezüglichen Beweisantritten nach § 531 Abs. 1 und Abs. 2 Nr. 3 ZPO präkludiert seien, könne dem auch in rechtlicher Hinsicht nicht gefolgt werden. Die Klägerinnen legten den Maßstab des § 431 Abs. 2 Nr. 1 HGB an, wonach für die Bemessung des Haftungshöchstbetrags auf das Rohgewicht der gesamten Sendung abzustellen sei, wenn die Beschädigung einzelner Frachtstücke zu Werteinbußen auch bei anderen, unbeschädigten Frachtstücken derselben Sendung geführt habe. Eine Anwendung dieser nationalen Norm auf die CMNI komme indes nicht in Betracht. Art. 20 CMNI sei auch vom Wortlaut her nicht an diese Norm angelehnt, sondern an Art. 4 Abs. 5 a) der Haager Visby Regeln, die in § 660 Abs. 1 HGB Eingang gefunden hätten. Danach komme es nur auf das Rohgewicht des tatsächlich beschädigten Gutes an. Sofern zu Art. 19 Abs. 2 CMNI eine andere Auffassung vertreten werde, könne diese auf Art. 20 CMNI nicht übertragen werden, weil dort nur von dem Gewicht der beschädigten Güter und nicht allgemein von dem Gewicht die Rede sei. Soweit die Klägerin zur Frage der Gesamtentwertung auf die Bundestagsdrucksache verweise, sei dies in jeder Hinsicht unbehelflich. Abgesehen davon, dass die Auslegung nationalen Rechts für ein internationales Abkommen ohnehin ohne Belang sei, stamme der hervorgehobene Passus nicht etwa von der Sachverständigengruppe, sondern es handle sich um die Privatmeinung der Verfasserin des Entwurfs, die offenbar so von der Sachverständigengruppe in ihrer Gesamtheit nicht geteilt worden sei. Zu Recht sei das Landgericht bei seiner Berechnung auch von Art. 20 Abs. 1 Satz 1 CMNI ausgegangen, da die Voraussetzungen von Satz 2 nicht gegeben seien. Der von den Klägerinnen bemühte Vergleich mit § 660 Abs. 1 HGB sei verfehlt. Die § 660 Abs. 2 HGB entsprechende sog. Containerklausel sei in Art. 20 Abs. 2 CMNI geregelt. Zweck der Klausel sei der Schutz des Verfrachters, der sich den Inhalt der Container nicht entgegenhalten lassen müsse, wenn er ihn nicht vertraglich akzeptiert habe. Entsprechend käme die Maßgeblichkeit der Frachtkunde eines Unterfrachtführers für die Haftung des Verfrachters einem Vertrag zu Lasten Dritter gleich. Art. 20 Abs. 1 Satz 2 CMNI verfolge hingegen einen anderen Zweck. Fehle es im Konnossement bzw. Frachtbrief an der Angabe der in dem Container gestauten Packstücke, wäre die Haftung ohne die Regelung in Art. 20 Abs. 1 Satz 2 CMNI auf 666,67 Sonderziehungsrechte zurückgefallen. Dies sei von den Vertragsparteien der CMNI als un-

billig empfunden und daher für diesen Sonderfall aus Billigkeitsgründen eine eigene Höchstgrenze von 25.000 Sonderziehungsrechten aufgenommen worden. Hiermit sei hingegen nicht eine Sanktionierung des Frachtführers für den Fall bezweckt gewesen, dass er die Frachtkunde mit dem vereinbarten Inhalt nicht sofort bei Übernahme der Güter ausstellt. Hierum ginge es jedoch im vorliegenden Fall. Soweit die Klägerinnen auf Art. 11 CMNI abstellten, würden sie verkennen, dass es sich hier um einen Multimodalfrachtvertrag handele, für den primär jedoch der Inhalt des Vertrages maßgebend sei und lediglich hinsichtlich der Haftungsfragen auf die Regelungen der CMNI verwiesen werde. Der hierfür entscheidenden Verkehrs-sitte entspreche es, im Seecontainerverkehr mit Vor- und/oder Nachlauf per Barge und/oder Truck, nicht eine ganze Reihe einzelner Transportdokumente auszustellen, sondern ein einziges, welches auf dem FI-ATA-Multimodal-konnossement basiere. Ein vereinbarter Vorlauf komme hier dadurch zum Ausdruck, dass zusätzlich zu dem »Port of Loading« auch der eigentliche Abgangsort eingetragen werde. Im Hinblick auf den Schwerpunkt auf der Seebeförderung würden derartige Dokumente typischerweise nicht bei Übernahme der Sendung für den Vorlauf, sondern erst nach Verladung auf das Seeschiff ausgestellt. Das FIATA FBL habe folglich ein Feld für das »Ocean Vessel«, nicht jedoch für »Truck« oder »Barge«. In Ermangelung einer besonderen Abrede sei ein Seefrachtvertrag mit Vorlauf daher so auszulegen, dass ein Transportdokument für den Absender erst nach Verladung auf das Seeschiff auszustellen sei. Entsprechend habe es sich hier verhalten. Insbesondere sei zwischen der Klägerin zu 2) und der Beklagten zu 1) vereinbart worden, dass das Transportdokument nicht nur 7 Container, sondern auch deren Inhalt und die Zahl der Packeinheiten beinhalten sollte. Die Streithelferin zu 1) habe auch ordnungsgemäße Frachtbriefe ausgestellt. Die vorgelegten Hausfrachtbriefe stammten nicht nur von der Streithelferin zu 1), sondern umfassten auch die der LKW-Strecke nachfolgende Teilstrecke (Barge). So sei unter anderem Bezug genommen auf einen Transport mit einem »Fremdschiff«. Zudem seien die konkrete Reisenummer sowie die Endbestimmung des Transports aufgenommen. Käme es allein auf das faktische Vorliegen eines Transportdokuments der Beklagten zu 1) an, in dem die jeweiligen Einheiten aufgeführt seien, könne die Anwendung von Art. 20 Abs. 1 Satz 2 CMNI auch jederzeit vermieden werden, indem der Frachtführer ein solches Dokument ausstelle. Es stünde mithin im Belieben des Frachtführers, seinen Haftungsumfang jederzeit durch Nachreichen eines entsprechenden Dokumentes zu beeinflussen. Die Container hätten sich unmittelbar nach der Havarie auch in der Obhut der Erfüllungsgehil-

fen der Beklagten zu 1) befunden, so dass diese ohne weiteres eine »Frachtkunde« hätten ausstellen können. Einer Gegenzeichnung durch den Absender bedürfe es für eine wirksame Frachtkunde nicht. Die Unterschrift des Absenders sei nicht konstitutiv (Art. 11 Abs. 2 Satz 2 CMNI). Selbst wenn Art. 11 CMNI wegen des Verweises von § 452 HGB ins allgemeine Frachtrecht nicht unmittelbar gelten sollte, sei zu beachten, dass § 408 Abs. 2 HGB abdingbar sei. Im Übrigen stelle ein Multimodal-konnossement in der Regel einen Ladeschein dar, so dass § 444 Abs. 1 HGB unmittelbar zur Anwendung gelange. Schließlich sei zu beachten, dass der Vertrag zwischen der Klägerin zu 2) und der Beklagten zu 1) mit Rücksicht auf die Verkehrssitte auszulegen sei. Letztlich solle Art. 20 Abs. 1 Satz 2 CMNI die Ladungsseite davor schützen, dass sich die Package-Limitation auf nur 666,67 Sonderziehungsrechte belaufe, weil der Frachtbrief keine ausreichenden Angaben zum Inhalt des Containers enthalte. Die Bestimmung sei hingegen nicht dazu gedacht, die allgemeine Praxis, Multimodal-konnossemente erst nach Verladung auf das Seeschiff auszustellen, zu sanktionieren. Erst recht solle hierdurch nicht dem Frachtführer eine nachträgliche Optimierung seiner Haftung ermöglicht werden. Eine Freistellungsverpflichtung der Beklagten wegen der von den Klägerinnen unterzeichneten Papiere bestehe nicht. Art. 22 CMNI sei insoweit ohne Bedeutung, da er funktional § 434 HGB entspreche und vor allem die Ausweitung der frachtvertraglichen Haftungsbeschränkungen auf deliktsrechtliche Ansprüche regle. Eine Haftung nach §§ 434 HGB, 280 Abs. 1 BGB in Betracht zu ziehen, widerspräche dem klaren Wortlaut von Art. 20 Abs. 1 Satz 1 CMNI und stünde damit im Widerspruch zu einem für Deutschland verbindlichen internationalen Übereinkommen. Da die Klägerinnen ausdrücklich erklärt hätten, die Entscheidung des Landgerichts, wonach die Voraussetzungen von Art. 21 CMNI nicht vorlägen, nicht anzugreifen, gelte der Haftungsausschluss für reine Vermögensschäden in Art. 20 Abs. 1 CMNI. Dessen ungeachtet fehle es an ausreichendem Sachvortrag dazu, dass den Klägerinnen eine Inanspruchnahme aus Havarie-Grosse drohe. Vorliegend verhalte es sich vielmehr so, dass der Eigner wegen der ihm entstandenen Schäden nach § 79 Abs. 1 BinschG gerade keinen Beitrag fordern könne. Nach § 3 Abs. 1 BinschG werde hierbei auch für Erfüllungsgelhilfen gehaftet. Nach Regel III der IVR-Regeln könnten sich die Klägerinnen schließlich selbst dann, wenn ein Beitragsanspruch begründet sein sollte, mit Gegenansprüchen verteidigen, so dass im Zweifel keine Beitragspflicht bestünde. Hinzu komme, dass eine solche nach Regel XII Ziff. 2 der IVR-Regeln sich jedenfalls nur auf die drei unbeschädigten Container bezöge und nicht – wie in den unterzei-

neten Papieren – auf sämtliche Container. Die Streithelferin zu 2) vertritt gleichermaßen die Auffassung, dass eine Gleichstellung von Pfandrechten aus einer Havarie-Grosse mit einem Güterschaden nicht in Betracht komme. Selbst wenn dies unterstellt würde, kämen den Klägerinnen keine entsprechenden Ansprüche zu, da das Pfandrecht wegen der Havarie-Grosse-Beiträge von dem tatsächlichen Bestehen eines Anspruchs gegen die Klägerinnen auf Leistung von Beiträgen zur Havarie-Grosse abhängig sei. Hieran fehle es. Die Klägerinnen gingen davon aus, dass ein schuldhaftes Verhalten der MS CMS »Margreta« an dem Havarieereignis vorliege. Dann entfalle aber nach Regel I der IVR-Regeln i.V.m. § 79 Abs. 2 BinSchG ein entsprechender Anspruch der Streithelferin zu 4) als Schiffseignerin gegen die Klägerinnen. Im Übrigen sei eine solche Forderung allenfalls in Höhe der von ihnen gezeichneten Reverse gegeben. Die nach der Containerklausel ermittelten Haftungshöchstbeträge für die Beschädigung von Gütern könnten hier keine Anwendung finden. Der Berufung könne auch nicht darin gefolgt werden, dass eine Entwertung der gesamten Sendung vorgelegen habe. Nach Art. 20 CMNI, der wie die CMNI im Ganzen für den hier streitigen Transport gälte, unabhängig davon, ob es sich um einen multimodalen Transport handele, komme es – dem Vorbild der Hague-Visby-Regeln folgend – ausschließlich auf das Rohgewicht des tatsächlich beschädigten Gutes an, wie auch der Vergleich mit dem Wortlaut von Art. 19 CMNI ergebe. Zudem fehle es an einer Wertminderung. Es sei zwar zutreffend, dass sich in den insgesamt 7 Containern unselbstständige Teile der mit der Gesamtpartie verschifften Produktionslinie befunden hätten. Durch die Beschädigung von Einzelstücken sei jedoch die Gesamtladung nicht entwertet worden. Die unbeschädigten Teile hätten aufgebaut und nach Nachlieferung der beschädigten Teile hätte die Gesamtanlage in Betrieb genommen werden können. Nach dem Bundesgerichtshof sei aber für die Beurteilung, ob die Beschädigung einzelner Teile einer Sendung zu deren Entwertung insgesamt geführt habe, eine wirtschaftliche Betrachtungsweise angezeigt. Dabei stehe der Annahme einer Gesamtentwertung in der Regel entgegen, wenn eine Ersatzbeschaffung des beschädigten Teils in angemessener Zeit möglich sei und zu einer vollständigen Wiederherstellung der Sachgesamtheit führe. Soweit die Klägerin rüge, die Hausfrachtbriefe enthielten die erforderlichen Angaben nicht, könne dem aus den von der Streithelferin zu 1) angeführten Gründen nicht gefolgt werden. Beim Ausstellen des Frachtbriefs sei der Name des Binnenschiffes noch nicht bekannt gewesen, so dass er nicht habe eingetragen werden können. Im Übrigen enthielten die Frachtbriefe die wichtigsten Angaben und würde das Fehlen einer

oder mehrerer Angaben auch nicht die Rechtsnatur berühren (Art. 11 Abs. 5 Satz 2 CMNI). Zudem sei die Streithelferin zu 1) als ausführende Frachtführerin die richtige Person für die Ausstellung der – von der Klägerin zu 2) anerkannten – Frachtturkunden gewesen. Die von der Streithelferin zu 1) ausgestellten Hausfrachtbriefe seien als Frachtturkunden im Sinne von Art. 11 CMNI anzusehen. Nach Art. 11 CMNI habe der Frachtführer für jede unter das Übereinkommen fallende Beförderung eine Frachtturkunde auszustellen. Dies bedeute, dass dem Absender gegen den Frachtführer ein Anspruch auf Ausstellung eines Frachtbriefes zustehe. Der Absender könne auch auf die Ausstellung gegenüber dem Hauptfrachtführer verzichten oder sich damit einverstanden erklären, dass nicht der Hauptfrachtführer, sondern der Unterfrachtführer den Frachtbrief ausstellt. Ein solches Einverständnis liege hier vor. Die Klägerin zu 2) als Absenderin habe der Streithelferin zu 1) als Unterfrachtführerin die für das Ausstellen der Frachtbriefe erforderlichen Daten übermittelt. Sie habe damit eindeutig und klar ihre Zustimmung erteilt, dass anstelle der Beklagten zu 1) die Streithelferin zu 1) die Frachtbriefe ausstelle. Diese seien der Klägerin zu 2) auch vorgelegt worden, welche sowohl deren Empfang als auch deren Inhalt bestätigt habe. Hinsichtlich der im Streit stehenden Freistellungsansprüche schließe sie sich den Ausführungen der Streithelferin zu 1) an. Die Streithelferin zu 3) macht geltend, dass die Havarie für die CMS »Margreta« unvermeidbar gewesen sei. Der Schiffsführer sei in den Niederlanden wegen erwiesener Unschuld freigesprochen worden. Schiffseigner und Charterer hafteten zudem nach Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) nur bis zur dortigen Haftungshöchstsumme. Die Havarie-Grosse-Kostenbeiträge der Ladung seien Schadensabwendungs- bzw. -minderungskosten im Hinblick auf einen Ladungsschaden und als solche Teil des Ladungsschadens. Die Gefahrengemeinschaft zwischen Schiff und Ladung diene dazu, Gefahren von dem Schiff und damit auch von der darauf befindlichen Ladung abzuwenden. Die Verpflichtung der Ladung zur Havarie-Grosse beizutragen, sei keine Unterstützungspflicht gegenüber dem Schiff, sondern im ureigensten Interesse der Ladung normiert. Dem Schiffsführer solle durch die Regelung der Havarie-Grosse die Möglichkeit eröffnet werden, ohne Angst vor entstehenden Kosten oder Schadensersatzansprüchen alles zu tun, um Schiff und Ladung zu retten, wenn diese in gemeinsamer Gefahr seien. Der Grund für einen Havarie-Grosse-Beitrag liege daher ausschließlich in der Abwendung von Güterschäden. Aufwendungen zur Abwendung von Ladungsschäden könnten aber nicht anders behandelt werden als der tatsächlich eingetretene Ladungsschaden

selbst. Daher erfasse die frachtrechtliche Haftungsbeschränkung für Güterschäden auch eine eventuelle Beitragspflicht zu Havarie-Grosse-Kosten. Hinzu komme, dass es sich bei den von den Klägerinnen unterzeichneten Erklärungen jeweils um ein sog. Revers handele, durch welches eine Zahlungspflicht gerade nicht begründet werde, sondern lediglich eine Sicherheit für den Beitrag der Ladung zu den Havarie-Grosse-Kosten gestellt werde, mithin die Erklärung abgegeben werde, für den Fall, dass die Zahlungsbedingungen eintreten, auch zahlen zu wollen. Eine materiell-rechtliche Verpflichtung sei hiermit gerade nicht verbunden.

Die Streithelferin zu 4) verweist zu der Frage der Gesamtentwertung ebenfalls auf die ihrer Ansicht nach gebotene wirtschaftliche Betrachtungsweise. Für Freistellungsansprüche fehle es sowohl an einem Pfandrecht an der Ladung als auch an einem nach den Vorschriften der CMNI erstattungsfähigen Schaden. Auch unterfielen Pfandrechte an der Ladung aus Havarie-Grosse, die sich vorliegend nach den IVR-Regeln richte, weder dem Güterschadensbegriff noch sei insoweit eine planwidrige Regelungslücke feststellbar, die im Einzelfall die Anwendung nationalen Rechts rechtfertige. Ein Pfandrecht an der streitgegenständlichen Ladung sei nach dem unstreitigen Vorbringen bereits ausgeschlossen. Jedenfalls sei ein solches mit Auslieferung der Güter untergegangen. Die als Ersatz für ein Pfandrecht abgegebenen Garantieerklärungen stellten reine Zahlungsverprechen dar, mit denen die Ware nicht »belastet« sein könne. Überdies sei auf § 79 BinSchG hinzuweisen. Für den Fall, dass sich herausstelle, dass die Gefahr vom Schiff verursacht worden sei, müsse in einem nach dem Dispatche-Bestätigungsverfahren durchzuführenden Klageverfahren derjenige seine Beiträge zurückerfordern, der zu Unrecht geleistet habe. Auf Seiten der Ladung sei daher eine endgültig verbleibende Beitragspflicht nur dann festzustellen, wenn ein eigenes Verschulden der Ladung feststehe. Daher fehle es hier jedenfalls an einer verbleibenden schadensrechtlichen Beteiligung der Klägerinnen. Im Übrigen schließe sie sich den Ausführungen der Streithelferin zu 1) an. Was die Kostenregelung anbelange, sei auf die erstinstanzlichen Ausführungen zu verweisen. Die Billigkeitserwägungen der Klägerinnen fänden im Gesetz keine Stütze.

Die Klägerinnen bestreiten, dass es zu Absprachen hinsichtlich der Frachtturkunde gekommen und die Ausstellung eines Multimodal dokumentes vereinbart gewesen sei. Die Hausfrachtbriefe der Streithelferin zu 1) enthielten lediglich die Bestätigung einer beabsichtigten Weiterbeförderung oder einer bereits erfolgten Beförderung per Binnenschiff. Das sei – ebenso wie die Bezeichnung »Fremdschiff« – unzureichend. Soweit die Streithelferin zu 2) be-

haupte, die Klägerin zu 2) habe der Streithelferin zu 1) die für das Ausstellen der Frachtbriefe erforderlichen Daten übermittelt, handele es sich um neues Vorbringen, welches bestritten werde. Bestritten werde insbesondere, dass Einverständnis damit bestanden haben sollte, dass anstelle der Beklagten zu 1) die Streithelferin zu 1) die Frachtbriefe für den Binnenschiffs-transport ausstellt. Die Kosten, die für die Rettung der Ware angefallen seien, seien unter die Havarie-Grosse im Sinne der Regel I der IVR-Regeln fallende Kosten. Wie erstinstanzlich unstreitig sei zur Rettung von Schiff und Ladung nach der Kollision die Ladung durch ein Bergungsunternehmen geborgen worden, um ein Sinken des Schiffs zu verhindern. Ein etwaiges Verschulden des Schiffsführers ändere hieran weder nach den IVR-Regeln noch nach holländischem Recht etwas. Nach Regel III Satz 1 der IVR-Regeln bestehe die Pflicht, zur Havarie-Grosse beizutragen, auch dann, wenn das Ereignis, welches zum Opfer Anlass gegeben habe, auf das Verschulden eines Beteiligten zurückzuführen sei. Hinsichtlich etwaiger Regressansprüche, welche für eine Inanspruchnahme aus Havarie-Grosse ohnehin ohne Belang seien, sei darauf hinzuweisen, dass eine Haftung gegen den Reeder als Begünstigten nur aus Deliktsrecht in Betracht komme, deliktsrechtliche Ansprüche aber gerade keine Vermögensschäden wie hier umfassten. Eine Zurechnung komme nicht in Betracht, da § 278 BGB keine Anwendung finde. Im Übrigen seien die Beklagten beweispflichtig dafür, dass sich die Klägerinnen gegenüber einem Beitragsanspruch erfolgreich auf Gegenrechte berufen können sollen. Der Dispatcheur werde, da sich die Kollision in holländischen Gewässern ereignet habe und die Dispatche in Holland erstellt werde, wie nach Art. 4 Abs. 1 Rom II-VO vorgesehen, holländisches Recht anwenden. In den Niederlanden würden Havarien wie die streitgegenständliche nach den IVR-Regeln beurteilt, wie aus Art. 8:1022 des holländischen Zivilgesetzbuchs (BW) folge. Soweit auf Regel III Satz 2 der IVR-Regeln verwiesen werde, sei anzumerken, dass eine Beitragspflicht selbst dann bestehe, wenn ein Verschulden einer der beteiligten Personen vorliege. Erst in einem gesonderten Verfahren werde die Frage relevant, ob und inwieweit die von den Ladungsinteressenten gezahlten Beiträge zurückgefordert werden können. Dass ein solches Rückzahlungsbegehren hier Erfolg haben könnte gegenüber dem Reeder der CMS »Margreta« sei angesichts des in Holland eingeleiteten Haftungsbeschränkungsverfahrens ausgeschlossen. Hierbei sei auch zu beachten, dass das nautische Verschulden des Schiffsführers die Kollision verursacht habe, wofür der Reeder in Holland nicht hafte. Zu den vermeintlichen Gegenansprüchen sei nichts Schlüssiges vorgetragen. Entgegen der Ansicht der Streithelfe-

rin zu 4) stehe die Zahlungsverpflichtung der Klägerinnen, sobald die Dispatche erstellt sei, auch fest. Dies folge unmittelbar aus dem Wortlaut der Erklärungen. Soweit die Streithelferin zu 2) die Gefahr einer Belastung mit Ansprüchen aus den im Rahmen der Havarie-Grosse gezeichneten Erklärungen von vornherein angesichts des Verschuldens von Schiff und Reeder der CMS »Margreta« in Abrede stelle, sei dies – dessen ungeachtet – mit der Behauptung, der Unfall sei für die CMS »Margreta« unvermeidbar gewesen, nicht vereinbar. Auch sei das BinSchG außerhalb deutscher Hoheitsgewässer nicht anwendbar. Angesichts dessen, dass die Beklagte weitere Transporte mangels Freigabe nicht hätte durchführen können, sei auch unverständlich, weshalb kein Pfandrecht an der Ladung bestanden haben solle. Soweit erneut die Unvermeidbarkeit der Kollision behauptet werde, komme es hierauf angesichts der insoweit nicht angefochtenen erstinstanzlichen Feststellungen nicht an. Im Übrigen sei der Beklagtenvortrag unzureichend und zu bestreiten, dass ein – in Deutschland ohnehin unbeachtlicher – Freispruch wegen »erwiesener Unschuld« erfolgt sei.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Schriftsätze der Beteiligten nebst Anlagen Bezug genommen.

II. Die zulässige Berufung der Klägerinnen hat teilweise Erfolg. Die Klägerin zu 1) hat Anspruch auf Zahlung eines 100.000 Sonderziehungsrechten entsprechenden Betrages nebst Zinsen. Darüber hinausgehende Zahlungsansprüche kommen nicht in Betracht. Allerdings können die Klägerinnen insgesamt bis zur Höhe eines 75.000 Sonderziehungsrechten entsprechenden Betrages die Freistellung von den aus der abgegebenen »Average Guarantee« bzw. dem unterzeichneten »Average Bond« folgenden Zahlungsverpflichtungen verlangen.

Im Einzelnen:

1. Die Klägerin zu 1), deren Aktivlegitimation nicht mehr im Streit steht und die mit der Berufung lediglich die Regelhaftung weiterverfolgt, kann von den Beklagten wie Gesamtschuldnern die Zahlung des am Tag der Urteilsverkündung geltenden Gegenwerts von 100.000 Sonderziehungsrechten verlangen, von der Beklagten zu 1) als Fixkostenspediteurin nach Art. 16 Abs. 1, 19 Abs. 2, 20 Abs. 1 Satz 2 und Satz 1 CMNI i.V.m. Art. 17 Abs. 2, 4 Abs. 2 CMNI, §§ 459, 452, 452a HGB i.V.m. § 398 BGB bzw. § 86 Abs. 1 VVG und von der Beklagten zu 2) als persönlich haftender Gesellschafterin der Beklagten zu 1) gemäß § 128 HGB.

a. Da sich die Kollision bei einem grenzüberschreitenden Binnenschiffahrtstransport von E... nach A... in niederländischen Hoheitsgewässern ereignet hat, findet auf den Schadensfall die CMNI Anwendung. Dabei kann dahin stehen, ob es sich bei dem Binnenschiffahrtstransport um einen

eigenständigen, von der per Umladung zu erfolgenden Verschiffung von A... nach Übersee, zu unterscheidenden Transportauftrag handelte oder ob ein einheitlicher Frachtvertrag im Sinne des § 452 HGB und damit ein Multimodalvertrag abgeschlossen worden war. Denn die Anwendbarkeit der CMNI folgt entweder unmittelbar aus Art. 2 Abs. 1 CMNI oder – für den Fall eines Multimodaltransports – aus Art. 2 Abs. 1 CMNI i.V.m. §§ 452, 452 a HGB, die auch für den Fixkostenspediteursvertrag gelten und hier nach Art. 28 Abs. 1 Satz 1, Abs. 4 Satz 1 EGBGB a.F. zur Anwendung gelangen. Ergänzend gelangt – soweit hierfür nach Art. 29 Abs. 1 CMNI Raum ist – nach Art. 29 Abs. 2 und Abs. 3 CMNI deutsches Recht zur Anwendung.

b. Die Beklagten haben für die Kollision dem Grunde nach gemäß Art. 16 Abs. 1 Satz 1 CMNI einzustehen, da davon auszugehen ist, dass der Unfall für die CMS »Margreta« nicht unvermeidbar im Sinne von Art. 16 Abs. 1 Satz 2 CMNI war. Unabhängig davon, ob sich auch die Beklagten in zweiter Instanz auf die Unvermeidbarkeit des Unfalls berufen und das diesbezügliche Vorbringen der Streithelferin zu 4) berücksichtigungsfähig ist, und ob insofern eine differenzierende Betrachtung hinsichtlich eines einheitlichen Streitgegenstandes zulässig ist – nämlich einerseits hinsichtlich des nicht mehr streitgegenständlichen durch das Landgericht zugesprochenen Haftungsbetrages und andererseits hinsichtlich der in zweiter Instanz darüber hinaus gehend geforderten Summe -, ist von der Vermeidbarkeit auszugehen. Denn die Streithelferin zu 3) hat keine konkreten Anhaltspunkte im Sinne von § 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO aufgezeigt, welche Zweifel an der Richtigkeit und Vollständigkeit der diesbezüglichen Feststellungen des Landgerichts gebieten. Der Vortrag erschöpft sich in der Behauptung, dass die Havarie allein auf drei schwere Pflichtverstöße der Schiffsführung der »Sichem Anne« zurückzuführen und daher für die Schiffsführung der MS CMS »Margreta« unvermeidbar gewesen sei. Dieses Vorbringen lässt jede Auseinandersetzung mit dem dem Schiffsführer der CMS »Margreta« im angefochtenen Urteil zur Last gelegten Verhalten, auf welchem die Feststellungen des Landgerichts gründen, vermissen. Die bloße Behauptung, der Schiffsführer der CMS »Margreta« sei in den Niederlanden wegen »erwiesener Unschuld« freigesprochen worden, genügt nicht. Abgesehen davon fehlt es an jedem Tatsachenvortrag und einem diesbezüglichen Beweisantritt.

c. Soweit das Landgericht eine Haftung nach Art. 21 CMNI verneint hat, wird das Urteil von der Berufung nicht angegriffen, so dass es bei der Höchstbetragshaftung nach Art. 20 Abs. 1 CMNI sein Bewenden hat. Nichts anderes folgt im Hinblick darauf, dass die Vereinbarung der Geltung von Ziffer 27 ADSp im Streit steht und hier-

mit grundsätzlich eine Abbedingung der Haftungsbegrenzungen einhergegangen sein könnte. Denn eine solche wäre nach Art. 25 Abs. 1 Satz 1 CMNI unwirksam. Eine Ausnahme nach Art. 20 Abs. 4 CMNI ist nicht gegeben.

d. Den Klägerinnen ist darin zu folgen, dass für die Berechnung der Höchstbeträge Art. 20 Abs. 1 Satz 2 CMNI zur Anwendung gelangt.

Mit der Berufung ist davon auszugehen, dass vorliegend nicht Art. 20 Abs. 1 Satz 1 CMNI heranzuziehen ist, sondern Art. 20 Abs. 1 Satz 2 i.V.m. Satz 1, 1. Alt. CMNI. Entgegen der Auffassung des Landgerichts fehlt es an Angaben in einer Frachtkunde zu den Packungen oder Ladungseinheiten als im Container verpackt im Sinne von Art. 20 Abs. 1 Satz 2 CMNI mit der Folge, dass für jede Packung oder andere Ladungseinheit nach Art. 20 Abs. 1 Satz 1, 1. Alt. CMNI 25.000 Rechnungseinheiten – mithin nach Art. 28 CMNI 25.000

aa. Zu Unrecht hat das Landgericht die Hausfrachtbriefe der Streithelferin zu 1) als Frachtkunden im Sinne von Art. 20 Abs. 1 Satz 2 CMNI angesehen.

(1) Zwar umfasst der Wortlaut begrifflich jede Frachtkunde und damit auch Unterfrachtbriefe. Ungeachtet dessen, inwieweit die Hausfrachtbriefe die Anforderungen an einen Unterfrachtbrief erfüllen, ist – bei der gebotenen autonomen Auslegung der Regelung – mit einer Frachtkunde im Sinne der Regelung aber nur die Frachtkunde gemeint, welche der Frachtführer ausgestellt hat, der auch für einen etwaigen Schaden haftbar gemacht wird. Angaben in Fremddokumenten wie hier muss sich dieser Frachtführer nicht zurechnen lassen. Denn der Frachtbrief ist immer nur für das Verhältnis zwischen Frachtführer und Absender maßgeblich. Andernfalls würden die Vermutungswirkungen des Art. 11 Abs. 3 CMNI, u.a. zu Maß und Anzahl der übernommenen Güter, zu Lasten des Frachtführers eintreten, ohne dass er die maßgebenden Grundlagen hierfür gelegt hat, insbesondere die Urkunde nach Übernahme der Güter unterzeichnet hat (zu allem Vorstehenden Hanseatisches OLG Hamburg, Urteil vom 08.12.2011, 6 U 205/10, zit. nach juris, Rz. 20 ff.; i.Erg. ebenso: MüKo-Otto, HGB, 2. Aufl., Art. 20 CMNI, Rz. 17). Dies würde auch dazu führen, dass der Frachtführer sein Risiko nicht ausreichend kalkulieren könnte. Ob die Klägerin zu 2) einer Erteilung der Frachtpapiere allein durch die Streithelferin zu 1) zugestimmt und die erforderlichen Daten übermittelt hat, kann daher dahinstehen. Denn die Zustimmung der Klägerin zu 2) kann eine solche der Beklagten zu 1) als Frachtführerin nicht ersetzen.

(2) Keine andere Beurteilung gebietet die Behauptung der Streithelferin zu 1), die Klägerin zu 2) und die Beklagte zu 1) hätten – wie im multimodalen Seefrachtrecht verkehrsbüchlich – vereinbart, dass die Beklagte zu 1) mit der Übernahme der Ladung

auf dem Seeschiff ein Multimodalfrachtdokument nach dem Muster des FIATA-Multimodalconnossements (FIATA FBL) erstellt. Dabei kann offen bleiben, ob eine solche Vereinbarung erfolgt ist. Denn der Argumentation der Streithelferin zu 1), eine derartige individualvertragliche Vereinbarung ginge der Regelung des Art. 11 CMNI vor, welche eine Ausstellung der Frachtkunde bei Übernahme der Ladung vorsähe, und könne nicht zu Lasten der Beklagten zu 1) gehen, kann nicht gefolgt werden. Gleiches gilt für das in diesem Zusammenhang weiterhin angeführte Argument, die Vorschrift des Art. 20 Abs. 1 Satz 2 CMNI diene nicht der Sanktionierung des Frachtführers, sondern sei aus Billigkeitserwägungen eingefügt worden, weil man den Höchstbetrag nach Satz 1 in den dortigen Fällen für unzureichend erachtet habe.

Art. 20 Abs. 1 CMNI hebt nicht darauf ab, ob ein existentes Frachtdokument rechtzeitig erstellt worden ist, sondern ob eine Urkunde existiert, welche hinsichtlich der Frage, wie viele Paketeinheiten oder sonstige Ladungseinheiten sich in einem Container befinden, Aufschluss geben und die Wirkungen des Art. 11 CMNI zeitigen kann. Insofern ist allein entscheidend, ob zum fraglichen Zeitpunkt der Beschädigung der Güter eine entsprechende Frachtkunde existent war, um für die Berechnung der Haftungshöchstbeträge herangezogen werden zu können. Ist dies nicht der Fall, ist es nach Sinn und Zweck der Norm hinzunehmen, dass hieraus im Einzelfall unbillige Ergebnisse resultieren, zumal diese nicht regelmäßig zu Lasten einer Partei gehen. Dessen ungeachtet spricht gegen ein anderes Verständnis auch Art. 11 CMNI. Selbst wenn hier aufgrund einer Abrede der Parteien eine Frachtkunde bei Übernahme der Ladung nicht geschuldet gewesen wäre, ist bei der vertragsautonomen Auslegung von Art. 20 CMNI doch dessen Kontext und die Systematik des Übereinkommens zu beachten. Dementsprechend ist hier auf die Wertung des Art. 11 CMNI abzustellen sein, wonach der Frachtführer, wenn er auf die Erstellung einer Frachtkunde schon bei Übernahme der Ladung verzichtet, die sich hieraus ergebenden Nachteile hinzunehmen hat, die sich im Übrigen auch an anderer Stelle – vor allem beweisrechtlich – auswirken können. Hieran ändert nichts, dass die Ausstellung von FIATA-Multimodalconnossements gängiger Praxis entsprechen soll, da diese anerkannter Weise mit den Bestimmungen der CMNI u.a. nicht konform gehen.

Soweit die Streithelferin zu 1) die Auffassung vertritt, die vorstehende Auslegung führe dazu, dass es der Hauptfrachtführer in der Hand habe, die Reichweite seiner Haftung zu bestimmen, kann dem nicht gefolgt werden. Abgesehen davon, dass zwar der Absender nur auf Verlangen des Frachtführers den Frachtbrief zu unterzeichnen hat, kann er diesen doch vom Frachtführer bei Übergabe des Guts ver-

langen. Damit ist die Gefahr späterer Manipulationen bzw. einer erst nachträglichen Ausstellung, bei der vorgegeben wird, die Frachtkunde sei bereits zum Zeitpunkt des Schadenseintritts existent gewesen, deutlich reduziert und es liegt letztlich in der Hand des Absenders, dem vorzubeugen. Aus diesem Grunde sowie den vorstehenden Erwägungen führt die angeführte Manipulationsgefahr zu keiner anderen Wertung.

(3) Die Beklagte zu 1) als Hauptfrachtführerin muss sich die Hausfrachtbriefe auch nicht als eigene zurechnen lassen. Denn der Unterfrachtführer – hier die Streithelferin zu 1) – stellt die Frachtbriefe regelmäßig nicht für den Hauptfrachtführer aus. Vielmehr ist er selber hierzu verpflichtet. Er erfüllt daher mit der Ausstellung keine Pflicht des Hauptfrachtführers, sondern eine eigene. Würden Unterfrachtführer und Absender durch den Inhalt einer Frachtkunde die Ansprüche aus dem Hauptfrachtvertrag beeinflussen können, so würde dieses zu einem unzulässigen Vertrag zu Lasten Dritter führen (zu allem Vorstehenden vgl.: Hanseatisches OLG Hamburg, a.a.O., Rz. 20 ff.; i.Erg. ebenso: MüKo-Otto, HGB, 2. Aufl., Art. 20 CMNI, Rz. 17).

Anhaltspunkte für eine Vertretung der Beklagten zu 1) durch die Streithelferin zu 1), deren Voraussetzungen vorliegend gemäß Art. 29 Abs. 2 und Abs. 3 CMNI nach deutschem Recht zu beurteilen sind, sind weder vorgetragen noch ersichtlich.

Ungeachtet der Frage der Vertretungsmacht fehlt es jedenfalls an einer Ausstellung der Hausfrachtbriefe im Namen der Beklagten zu 1) (§ 164 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 BGB). Hierfür ist aus den Dokumenten nichts ersichtlich. Dergleichen ist auch den dargelegten Umständen nicht zu entnehmen. Eine etwaige Vereinbarung zwischen der Klägerin zu 2) und der Beklagten zu 1) hinsichtlich der Ausstellung eines FIATA-FBL bei Verladung auf das Seeschiff genügt hierfür nicht. Eine dahin gehende Vereinbarung könnte vielmehr darauf schließen lassen, dass der Beklagten zu 1) an einem anderen Frachtdokument nicht gelegen war.

bb. Der Fall des Fehlens einer Frachtkunde ist auch dem in Art. 20 Abs. 1 Satz 2 CMNI geregelten Fall des Vorliegens einer Frachtkunde, die allerdings die maßgebenden Angaben zu dem Inhalt des Containers nicht beinhaltet, gleichzustellen.

Die Frage, ob beide Fallgestaltungen gleich zu behandeln sind, wird in der Literatur und – entsprechend heranzuziehenden – Rechtsprechung zu § 660 Abs. 2 HGB bejaht unter Hinweis darauf, dass es der Sache nach keinen Unterschied mache, ob eine Frachtkunde keine Angaben enthalte oder aber nicht existiere (so Hanseatisches OLG Hamburg, a.a.O., Rz. 24, zum Connossement; ohne Begründung ebenso zu Art. 20 CMNI: Koller, Transportrecht, 8. Aufl., Art. 20 CMNI Rz. 1; v. Waldstein/Holland, BinSchR, Art. 20 CMNI, Rz. 6; Ram-



ming, TranspR 2008, 189 [195]; unklar: Mü-Ko-Otto, HGB, 2. Aufl., Art. 20 CMNI, Rz. 17 einerseits und Rz. 22 a.E. andererseits). Dem schließt sich der Senat an.

(1) In den Materialien zur CMNI, insbesondere der Denkschrift zur BT-Drs. 563/06, S. 42 f., findet sich kein erläuternder Hinweis. Da die Vorschrift – anders als andere Bestimmungen – auch nicht an Regelungen anderer Abkommen oder Gesetze angelehnt, sondern vorbildlos ist, gibt es auch keine wortgleichen Regelungen, zu denen Rechtsprechung und Literatur entsprechend herangezogen werden könnten. Allerdings spricht aus Sicht des Senats alles dafür, dem seitens der Klägerinnen angestellten Vergleich mit § 660 Abs. 2 HGB, zu dem die Entscheidung des Hanseatischen Oberlandesgerichts Hamburg ergangen ist, zu folgen, wenn der Senat auch nicht verkennt, dass vorliegend eine vertragsautonome Auslegung geboten ist. Denn Sinn und Zweck beider Normen sind identisch. Hier wie dort geht es nämlich um die Frage, ob ein Container samt Inhalt bei der Bemessung der Haftungshöchstbeträge als eine oder mehrere Ladungseinheiten anzusehen ist.

(2) Ungeachtet der vorstehenden Erwägungen sprechen Sinn und Zweck der Frachturkunde dafür, beide Fallkonstellationen gleich zu behandeln. In beiden Sachverhaltsgestaltungen steht lediglich fest, dass ein Container Frachtgut war mit der grundlegenden Frage, ob dieser als eine Ladungseinheit oder mehrere Ladungseinheiten anzusehen ist. In der einen wie der anderen Fallgestaltung lässt sich der Inhalt des Containers indes mit Hilfe von Frachturkunden nicht feststellen, weil es entweder in der Urkunde an den notwendigen Angaben mangelt oder mangels Papiers erst gar keine Urkunde, die Vermutungswirkungen zeitigen könnte, existiert.

(3) Eine Gleichstellung beider Fallkonstellationen erscheint auch im Ergebnis nicht unbillig. Insbesondere wird der Frachtführer hierdurch nicht unbillig belastet, weil er es in der Hand hat, eine den Anforderungen des Art. 20 Abs. 1 Satz 2 CMNI genügende Frachturkunde zu erstellen. Hinzu kommt, dass jedenfalls die Vertragsstaaten mit nachvollziehbaren Erwägungen davon ausgegangen sind (vgl. Denkschrift zu BT-Drs. 563/06, S. 43), dass sich die bei einer Erhöhung der Haftung pro Ladungseinheit von 666,67 auf 25.000 Rechnungseinheiten ergebenden Höchstbeträge im Regelfall unter denjenigen Haftungshöchstbeträgen liegen, die sich nach der Gewichtshaftung gemäß Art. 20 Abs. 1 Satz 1, 2. Alt. CMNI ergeben, auch wenn sich dies im konkreten Fall anders verhält.

(4) Keine abweichende Beurteilung gebietet der Umstand, dass sich die Klägerinnen bei einer Anwendung des Art. 20 Abs. 1 Satz 2 CMNI im konkreten Fall günstiger stellen, als wenn die Beklagte zu 1) eine ordnungsgemäße, alle erforderlichen Angaben beinhaltende Frachturkunde ausge-

stellt hätte. Unstreitig entsprachen nämlich die Angaben in den vom Landgericht herangezogenen Hausfrachtbriefen der Streithelferin zu 1) den tatsächlichen Gegebenheiten, so dass es bei der Berechnung des Landgerichts sein Bewenden gehabt hätte.

Da die Vertragsstaaten der CMNI seinerzeit – wie aufgezeigt – davon ausgingen, dass sich die Haftung nach Art. 20 Abs. 1 Satz 1 CMNI regelmäßig vorteilhafter für die Betroffenen gestalten dürfte, wurde dieses Problem offensichtlich nicht gesehen. Dies ändert indes nichts daran, dass nach dem eindeutigen Wortlaut von Art. 20 Abs. 1 Satz 1 CMNI, der für die Kilogramm-Alternative auf das »in der Frachturkunde« angegebene Gewicht abstellt, vorliegend keine Anwendung in Betracht kommt. Mag die Problematik seinerzeit auch nicht gesehen worden sein, rechtfertigt dies nicht, im Einzelfall aus Billigkeitserwägungen eine analoge Anwendung zu befürworten. Für Billigkeitserwägungen – gegebenenfalls auch unter Anwendung von § 242 BGB – ist aufgrund der insoweit abschließenden Regelung des Art. 29 CMNI kein Raum (im Ergebnis ebenso: Ramming, a.a.O., S. 194). Soweit es das Hanseatische Oberlandesgericht Hamburg in der oben angeführten Entscheidung (Hanseatisches OLG Hamburg, a.a.O., Rz. 27) für die Anwendung der Kilogramm-Alternative hat ausreichen lassen, dass das Gewicht zwischen den Parteien – wie hier – unstreitig war, da sich hieraus – so das Gericht – kein Wertungswiderspruch dazu ergäbe, dass Art. 20 Abs. 1 Satz 2 CMNI auch auf den Fall eines fehlenden Frachtbriefs anwendbar sei, kann dem aus den vorstehenden Erwägungen nicht gefolgt werden.

(5) Inwieweit § 280 Abs. 1 BGB hier schließlich bei einer gegebenenfalls pflichtwidrig unterbliebenen Erstellung eines ordnungsgemäßen Frachtbriefs zu einer anderen Beurteilung führen könnte und anwendbar wäre, kann dahinstehen, da die Klägerinnen dann im Wege der Naturalrestitution so zu stellen wären, als ob eine ordnungsgemäße Urkunde erstellt worden wäre mit der Folge, dass die Entscheidung des Landgerichts Bestand hätte, ohne dass die Klägerin zu 1) weitergehende Zahlungen verlangen könnte.

e. Ohne Erfolg rügt die Berufung, dass das Landgericht im Rahmen der Berechnung nach Art. 20 CMNI nur vier statt sieben Container zugrunde gelegt hat. Der Auffassung der Berufung, die Partie sei insgesamt entwertet gewesen, so dass sämtliche Container mit jeweils 25.000 Sonderziehungsrechten in Ansatz zu bringen seien, kann nicht gefolgt werden.

aa. Entgegen der Ansicht der Streithelferin zu 1) dürften die Klägerinnen mit ihrem dahin gehenden, bereits erstinstanzlich erfolgten Sachvortrag nebst Beweisantritten nicht präkludiert sein. Hierauf kommt es indes nicht an, weil schon aus Rechts-

gründen nicht von einer vollständigen Entwertung der Gesamtpartie auszugehen ist. Dabei kann offen bleiben, ob insoweit die Rechtsprechung zu Art. 23 Abs. 3, Art. 25 CMR oder §§ 429 Abs. 2, 431 Abs. 3 HGB übertragen werden kann, woran im Hinblick darauf Zweifel bestehen könnten, dass Art. 20 Abs. 1 Satz 1 CMNI lediglich auf die »beschädigten Güter« abstellt, ohne – anders als Art. 25 Abs. 2 CMR und § 431 Abs. 3 HGB – ausdrücklich den Fall aufzunehmen, dass die ganze Sendung durch die Beschädigung einzelner Güter entwertet ist. Denn nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, wonach eine wirtschaftliche Betrachtungsweise angezeigt ist, kommt eine Entwertung der gesamten Sendung nicht in Betracht, wenn die beschädigten Einzelstücke innerhalb angemessener Zeit repariert oder ersetzt werden können (BGH, NJW-RR 1997, 1121 [1122]). Dabei ist ohne Belang, ob für die Ermittlung des zu leistenden Wertersatzes – hier nach Art. 19 Abs. 2 CMNI –, der von den geltenden Haftungshöchstgrenzen nach Art. 20 CMNI zu unterscheiden ist, auf den Zeitpunkt der Übernahme oder – wie Art. 19 Abs. 1 CMNI bestimmt – der Ablieferung der Güter abzustellen ist. Hier ist unstreitig, dass die in den beschädigten Container befindlichen Teile ersetzt worden sind und die Anlage sodann in Betrieb genommen werden konnte. Ohne näheren Sachvortrag zu den weiteren Umständen und insbesondere zu der bis zur Nachlieferung der beschädigten Teile verstrichenen Zeit kann daher nach dem vorstehenden Maßstab – unter Außerachtlassung der Havarie-Grosse – nicht von einem sämtliche Container betreffenden Güterschaden ausgegangen werden.

Soweit die Klägerinnen auf die BT-Drs. 17/10309 (Bl. 911 GA) verweisen, folgt hieraus schließlich schon deshalb nichts anderes, weil die CMNI vertragsautonom auszulegen ist.

bb. Soweit die Klägerinnen geltend machen, jedenfalls angesichts infolge der Havarie-Grosse begründeter Pfandrechte an der Ladung sei auch hinsichtlich der drei unbeschädigt gebliebenen Container von einem Güterschaden auszugehen, ist dem im Ergebnis zuzustimmen. Mangels Inanspruchnahme der Klägerinnen aus den von ihnen gezeichneten Erklärungen (Average Bond und Average Guarantee) und angesichts der – mangels Fertigstellung der Dispache – bislang unterbliebenen Befruchtung der im Wege der Havarie-Grosse zu leistenden Beiträge kommen jedoch insoweit derzeit weder Zahlungsansprüche noch bezifferbare Freistellungsansprüche in Betracht. Vielmehr hat es bei der Feststellung einer entsprechenden Freistellungspflicht sein Bewenden (dazu im Einzelnen unten).

f. Soweit die Streithelferin zu 4) schließlich auf eine beschränkte Haftung nach dem Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Bin-

nenschiffahrt (CLNI) verweist, ist das in diesem Kontext ohne Belang, weil hier allein die Haftung der Hauptfrachtführerin und nicht der Eignerin in Rede steht.

2. Die zuerkannte Zinsforderung rechtfertigt sich aus Verzug (§§ 286, 288 BGB). Im Übrigen fehlt es an einer Hauptforderung.

3. Soweit hilfsweise für den Fall, dass dem Zahlungsantrag nicht im begehrten Umfang stattgegeben wird, sondern lediglich in Höhe des Gegenwerts von 100.000 Sonderziehungsrechten, die Feststellung begehrt wird, dass die Beklagten verpflichtet sind, die Klägerinnen zu 1) und 2) von sämtlichen Ansprüchen freizustellen, die gegen sie aufgrund der gezeichneten Average Guarantee bzw. des gezeichneten Average Bond geltend gemacht werden, soweit diese den näher bezeichneten Umfang nicht übersteigen, ist hierüber angesichts der Begründetheit des Zahlungsantrages lediglich in Höhe des Gegenwerts von 100.000 Sonderziehungsrechten zu befinden. Die entsprechenden Anträge sind auch zulässig und begründet.

a. Der entsprechende Feststellungsantrag hinsichtlich der Freistellung der Klägerin zu 2) wegen der Zeichnung des Average Bond ist zulässig und begründet.

aa. Der Feststellungsantrag genügt den Anforderungen des § 256 Abs. 1 ZPO. Insbesondere fehlt es nicht am erforderlichen Feststellungsinteresse. Abgesehen davon, ob vorliegend angesichts dessen, dass es sich in der Sache um einen potentiellen Güterschaden handelt, nicht die bloße Möglichkeit eines Schadenseintritts genügt, besteht auch die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts.

Angesichts des laufenden Dispaचेverfahrens wird die Klägerin zu 2) als Ladungsinteressentin aller Voraussicht nach den Regeln der Havarie-Grosse bzw. – wie die Klägerin zu 1) – aufgrund der gezeichneten Erklärung in Anspruch genommen werden, sobald die Dispaچه aufgemacht ist. Entgegen der Auffassung der Beklagten ist eine Beitrags- bzw. Zahlungspflicht auch nicht aus Rechtsgründen ausgeschlossen. Die rechtlichen Wirkungen der von den Klägerinnen unterzeichneten Erklärungen richten sich – ebenso wie die Beurteilung, ob eine Haftung aus Havarie-Grosse in Betracht kommt, wie sie eine auf den vorliegenden Erklärungen basierende Zahlungspflicht jedenfalls dem Wortlaut der Erklärungen nach voraussetzt (Average Guarantee: »we hereby undertake to pay ... any contribution to general average ... which may hereafter be ascertained to be properly due for the said cargo, as per adjustment drawn up the ..., average adjusters, ...«; Average Bond: »we agree to pay the proper proportion of any salvage and/or general average and/or special charges which may hereafter be ascertained to be due from the goods ... under an adjustment prepared by the average adjuster(s) ...«) – nach niederländischem Recht, welches seinerseits für die Havarie-Grosse auf

die IVR-Regeln verweist.

Im Einzelnen:

Die Frage, ob eine Havarie-Grosse gegeben ist und welche Wirkungen diese zeitigt, bestimmt sich nach niederländischem Recht und damit nach Art. 8:1020 ff. BW, die hinsichtlich der Vergütungen und der tragenden Werte der zu der Großen Havarie beitragenden Interessen in Art. 8:1022 ergänzend auf die IVR-Regeln verweisen, auf deren Grundlage das Dispaچه-Verfahren auch unstreitig abgewickelt wird.

Die Frage, welches nationale Recht in dem Dispaچه-Verfahren zur Anwendung gelangt, beurteilt sich nach niederländischem Internationales Privatrecht, da das Verfahren in den Niederlanden stattfindet. Insoweit ergeben sich allerdings keine Unterschiede zum deutschen Recht, da alle Sachverhalte ab dem 11.01.2009 – dem Tag der Schiffskollision – der auch in den Niederlanden geltenden Rom II-VO unterliegen.

Fraglich ist insoweit allein, welchen Bestimmungen der Rom II-VO die dort nicht gesondert geregelten Havarie-Grosse-Sachverhalte unterfallen.

Da die Aufwendungen der Streithelferin zu 4) als Schiffseignerin – wie diese wusste – auch im Interesse der Ladungsbeteiligten lagen und überdies nach den IVR-Regeln und Art. 8:1020 ff. BW berechtigt waren (dazu nachfolgend), beurteilt sich die Frage, welches materielle Recht zur Anwendung gelangt, auch wenn die Havarie-Grosse eigenen, der berechtigten Geschäftsführung ohne Auftrag gegenüber spezielleren Regeln unterliegt, nach Art. 11 Rom II-VO, der die Geschäftsführung ohne Auftrag regelt. Vorliegend dürfte in Bezug auf die Klägerin zu 2) aufgrund der Schiffskollision bereits ein außervertragliches Rechtsverhältnis im Sinne von Art. 11 Abs. 1 Rom II-VO zwischen der Klägerin zu 2) und der Streithelferin zu 4) vorgelegen haben, so dass nach Art. 4 Abs. 1 Rom II-VO – der im Übrigen auch bei einer angemessenen Eigengeschäftsführung Anwendung fände – das Recht des Ortes, an dem der aus der Kollision herrührende Schaden eingetreten ist, Anwendung findet, mithin niederländisches Recht. Ungeachtet dessen wäre, falls Art. 11 Abs. 1 Rom II-VO keine Anwendung fände, wie das in Bezug auf die Klägerin zu 1) jedenfalls der Fall ist, nach Art. 11 Abs. 2 Rom II-VO gleichermaßen niederländisches Recht anzuwenden. Hiervon unabhängig dürften die Beteiligten konkludent eine Rechtswahl nach Art. 14 Abs. 1 Rom II-VO getroffen haben. Denn unstreitig finden auf der Grundlage des Verweises von Art. 8:1022 BW die IVR-Regeln im Dispaچهverfahren Anwendung. Bestehen mithin seitens der Beteiligten keine Bedenken gegen die Anwendbarkeit niederländischen Rechts, dürfte mit hinreichender Sicherheit unter den gegebenen Umständen davon auszugehen sein, dass sich die Beteiligten des Dispaچهverfahrens auf die Anwendbarkeit niederländi-

schen Rechts und der der IVR-Regeln verständigt haben.

(2) Gleiches gilt im Ergebnis für die Frage, nach welcher Rechtsordnung sich die Rechtswirkungen der von den Klägerinnen gezeichneten Erklärungen bestimmen. Allerdings gelangt insoweit nach Art. 1 Abs. 1 Rom II-VO nicht die Rom II-VO zur Anwendung, da kein außervertragliches Schuldverhältnis betroffen ist, sondern einseitige Verpflichtungserklärungen. Da die Rom I-VO, welche das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht betrifft, erst für ab dem 17.12.2009 begründete Schuldverhältnisse Geltung hat, findet vorliegend das Europäische Übereinkommen über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht vom 19.06.1980 (80/934/EWG) Anwendung. Da es sich bei den Erklärungen nicht um handelbare Wertpapiere handelt, steht Art. 1 Abs. 2 lit. c) des Übereinkommens dem nicht entgegen. Ebenso wenig hindert der Umstand, dass vorliegend einseitige Erklärungen in Rede stehen, dessen Anwendbarkeit (vgl. Palandt-Heldrich, 61. Aufl., BGB, Vorb v Art. 27 EGBGB, Rz. 2). Ausdrücklich finden diese – von Art. 9 Abs. 4 abgesehen – zwar keine ausdrückliche Erwähnung. Und die Einbeziehung in Art. 9 könnte – da sie sich ausschließlich auf einseitige Rechtsgeschäfte, die sich auf einen geschlossenen oder zu schließenden Vertrag beziehen – auch gerade dafür sprechen, dass diese im Übrigen nicht geregelt werden sollten, sondern ausschließlich in Bezug zu einem Vertrag. Allerdings stellt das Übereinkommen – wie unter anderem Art. 10 Abs. 1 lit. b) zu entnehmen ist – für den Vertragsbegriff entscheidend darauf ab, dass hierdurch eine rechtsgeschäftliche Verpflichtung begründet worden ist. Gründe dafür, weshalb hiervon einseitige Verpflichtungserklärungen ausgenommen werden sollten, sind jedenfalls im konkreten Fall nicht ersichtlich. Vielmehr ist die Interessenlage vergleichbar, so dass zumindest eine analoge Anwendung gerechtfertigt ist.

Findet mithin das Übereinkommen von 1980 Anwendung, richten sich die Rechtswirkungen der Erklärungen gemäß Art. 4 Abs. 5 des Übereinkommens nach niederländischem Recht, soweit nicht ohnehin eine konkludente Rechtswahl getroffen worden wäre nach Art. 3 Abs. 1 zu Gunsten des niederländischen Rechts. Denn aus der Gesamtheit der Umstände ergibt sich, dass der Vertrag, auch wenn die Klägerinnen ihren Sitz in Deutschland haben, aufgrund des in den Niederlanden durchgeführten Dispaچهverfahrens und des Kollisionsortes in den Niederlanden engere Verbindungen mit den Niederlanden aufweist.

Soweit schließlich anderes geltend sollte im Hinblick darauf, dass beide Erklärungen eine Beitragspflicht der Klägerin zu 2) aus Havarie-Grosse zur Grundlage haben, die ihrerseits Art. 11 Rom II-VO unterfällt, folgt

hieraus im Ergebnis nichts anderes, da – dies als maßgebend erachtet – Art. 11 Rom II-VO Anwendung fände und damit – wie oben aufgezeigt – gleichermaßen niederländisches Recht.

(3) Hiervon ausgehend ist jedenfalls wahrscheinlich, dass nicht nur die Klägerin zu 2) aufgrund ihrer Stellung als Ladungsbeteiligte und damit ihrer ohnehin bestehenden Haftung aus Havarie-Grosse (dazu unten), sondern auch die Klägerin zu 1) – diese mangels unmittelbarer Haftung aus Havarie-Grosse ausschließlich aufgrund ihrer Erklärung – in Anspruch genommen werden.

Denn es ist wahrscheinlich, dass die von den Klägerinnen abgegebenen Erklärungen entweder nach Art. 7:906 Abs. 1 BW i.V.m. Art. 7:900 ff. BW bzw. nach Art. 7:900 ff. BW zu einer Haftung der Klägerinnen führen oder bezüglich der Klägerin zu 1) auch als Bürgin nach Art. 7:850 ff. BW, sofern eine etwaige causa – hier in Form der Beitragspflicht aus Havarie-Grosse – gegeben ist, wie das vorliegend der Fall ist (dazu unten).

Letztlich steht zwischen den Parteien zwar im Streit, ob und inwieweit eine Haftung der Klägerin zu 2) aus Havarie-Grosse in Betracht kommt. Indes ist nicht in Abrede gestellt worden, dass sich diese nach den IVR-Regeln bestimmt und – eine Beitragspflicht vorausgesetzt – eine Haftung nicht nur der Klägerin zu 2) – gleich ob unmittelbar oder aufgrund des Average Bond – sondern auch der Klägerin zu 1) auf der Grundlage der gezeichneten Average Garantie besteht.

(4) Inwieweit die Haftung der Klägerin zu 2) und auch der Klägerin zu 1) aus den Erklärungen von dem Vorliegen der Voraussetzungen einer Havarie-Grosse abhängt, bedarf keiner Entscheidung. Denn diese sind sowohl nach den IVR-Regeln als auch nach Art. 8:1020 BW gegeben.

Nach Regel I der IVR-Regeln liegt eine Havarie-Grosse vor, wenn angesichts von außergewöhnlichen Umständen vernünftigerweise Opfer gebracht und/oder Kosten aufgewendet worden sind, um Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr zu retten. In Art. 8:1020 BW heißt es entsprechend, dass Große Haverei die Aufopferungen und Ausgaben seien, die bei Vorliegen besonderer Umstände vernünftigerweise mit dem Ziel erbracht oder gemacht worden sind, ein Binnenschiff und die Güter an dessen Bord aus einer gemeinschaftlichen Gefahr, wie oder durch wessen Zutun diese auch entstanden sei, zu retten. Wie bereits in erster Instanz unbestritten vorgetragen (Bl. 139 f. GA), hat der Schiffsführer die »M...« nach der Kollision auf Grund gesetzt, um deren Sinken einschließlich des Sinkens der Ladung zu verhindern. Durch den Zusammenstoß soll durch ein Leck Wasser ins Schiff gelangt sein, weshalb die Ladung geleichtert worden sein soll. Mithilfe des Befestigens einer Stahlplatte an der Schiffswand sei so-

dann das Sinken des Schiffs verhindert worden. Dies zugrunde gelegt, bestand eine gemeinsame Gefahr für Schiff und Ladung, die zu sinken drohten, welcher durch die Bergung der Ladung und die Maßnahmen am Schiff erfolgreich begegnet worden ist. Die ergriffenen Maßnahmen waren angesichts der bestehenden Gefahr des Sinkens auch vernünftig.

Hiervon ausgehend wäre die Klägerin zu 2) verpflichtet, zur Havarie-Grosse beizutragen. Ohne Bedeutung ist insoweit nach Regel III Satz 1 IVR bzw. Art. 8:1020 Abs. 1 i.V.m. Art. 8:1021 Abs. 1, Art. 8:1022 BW, ob die Kollision und in deren Folge die Havarie auf das Verschulden eines der Beteiligten zurückzuführen ist. Von daher besteht, ungeachtet etwaiger Regressmöglichkeiten der Klägerinnen, für die Klägerin zu 2) die Gefahr, aufgrund der IVR-Regeln bzw. Art. 8:1020 ff. BW im Rahmen des Dispaचेverfahrens und damit auch aufgrund ihrer Erklärung in Anspruch genommen zu werden, wobei eine Inanspruchnahme nach Regel XII Ziff. 2 i.V.m. Art. 8:1022 BW lediglich hinsichtlich der beitragspflichtigen Ladung, nämlich der drei unbeschädigten Container, in Betracht kommt.

Soweit die Klägerinnen auf etwaige Regressansprüche gegen die Streithelferin zu 4) verwiesen werden sollen, kann dem nicht gefolgt werden. Dies gilt schon deshalb, weil sich deren Vermögenslage mit ihrer Inanspruchnahme bereits verschlechtern würde, gleich, ob sie später erfolgreich Rückgriff nehmen können oder nicht.

Zutreffend weisen die Klägerinnen insoweit auch auf das Haftungsbeschränkungsverfahren nach CLMN hin, welches eine Beschränkung der Haftung der Streithelferin zu 4) zum Gegenstand hat, so dass zu befürchten steht, dass etwaige Regressforderungen gar nicht zu realisieren sind. bb. Der Feststellungsantrag hinsichtlich der Freistellungsverpflichtung gegenüber der Klägerin zu 2) ist auch begründet. Die Beklagten sind hierzu – auch wenn die Klägerinnen keine unbeschränkte Haftung nach Art. 21 CMNI mehr geltend machen – wie Gesamtschuldner im Wege des Schadensersatzes nach Art. 16 Abs. 1, 19 Abs. 2, 20 Abs. 1 Satz 2 und Satz 1 CMNI i.V.m. Art. 17 Abs. 2, 4 Abs. 2 CMNI, §§ 459, 452, 452a HGB, die Beklagte zu 2) als persönlich haftende Gesellschafterin der Beklagten zu 1) gemäß § 128 HGB, verpflichtet.

Diejenigen Zahlungsverpflichtungen, welche die Klägerin zu 2) wegen der Havarie-Grosse und der aufgrund dessen adäquat kausal gezeichneten Erklärung in Form des Average Bond treffen, sind als Güterschaden nach Art. 19 Abs. 2 CMNI anzusehen mit der Folge, dass die Beklagten Schadensersatz in Höhe der Wertminderung zu leisten haben.

(1) Der Begriff der Beschädigung in Art. 19 Abs. 2 CMNI deckt sich mit demjenigen der Beschädigung im Sinne der Art.

17, 25 Abs. 1 CMR und in § 425 HGB (vgl. z.B. Koller, Transportrecht, 8. Aufl., Art. 17 CMR Rz. 2; MüKo-Otte, HGB, 2. Aufl., Art. 19 CMNI, R. 5 f.). Zu ersetzen ist im Falle der Beschädigung in Parallele zu § 429 Abs. 2 Satz 1 HGB (Denkschrift, BR-Drs. 563/06, S. 42; Koller, a.a.O., Art. 19 CMNI Rz. 3) der Betrag, um den der Wert des beschädigten Gutes gemindert worden ist.

Hiervon ausgehend sind – wie für §§ 425 ff. HGB und die CMR anerkannt – auch Aufwendungen wie ein Schaden zu ersetzen, die der potentiell Geschädigte gemacht hat, um den unmittelbar drohenden Eintritt eines nach den maßgebenden Bestimmungen ersatzfähigen Schadens zu verhindern. Dasselbe gilt für Aufwendungen, die nach Eintritt des Schadens zur Geringhaltung des Schadens gemacht worden sind, da der Geschädigte auch insoweit im Rahmen seiner Obliegenheit zur Geringhaltung des Schadens tätig geworden ist (Ebenroth/Boujong u.a., HGB, 2. Aufl., § 429 HGB, Rz. 7; Hanseatisches OLG Hamburg, Urteil vom 11.09.1986, 6 U 105/86, zit. nach juris). Da mittelbare Schäden nicht ersatzfähig sind, ist dabei zu schauen, ob die konkreten Schadenabwendungs- bzw. -minderungsmaßnahmen unmittelbar der Substanz des Gutes zugute gekommen sind oder nur mittelbar. Die unmittelbar der Substanz des Transportguts zu Gute kommenden Maßnahmen sind demgemäß in die Wertberechnung einfließende Schadensminderungsmaßnahmen. Maßgebend ist insoweit der abstrakte Minderwert nach Eintritt der Schädigung, welcher die Möglichkeit von Schadensminderungsmaßnahmen und deren Kosten widerspiegelt. Dabei stellen die Aufwendungen im Sinne von § 429 Abs. 2 Satz 2 HGB, die der Geschädigte nach dem Eintritt des Schadensereignisses zur Schadensminderung macht, Indizien für das Maß der Wertminderung dar und sind im Rahmen der Wertberechnung zu berücksichtigen (zur CMR: Senatsurteil vom 21.11.2012, I-18 U 43/12, BeckRS 2013, 00461; OLG Hamm, Urteil vom 18.12.2008, 18 U 188/05, BeckRS 2009, 06002).

(2) Dies zugrunde gelegt ist hier auch in Bezug auf die drei geretteten Container ein Güterschaden in Höhe der berechtigten Havarie-Grosse-Beiträge zu bejahen. Denn die im Zuge der Havarie-Grosse ergriffenen Maßnahmen und damit auch die hiermit untrennbar verbundenen Kosten in Form der nach den IVR-Regeln – bezogen auf die drei geretteten Container – geschuldeten Beiträge dienten dazu, Schiff und Ladung (teilweise) zu retten. Hierdurch bedingt ist der Inhalt der drei hier in Rede stehenden Container unstreitig unbeschädigt geblieben und ein weitergehender Schaden wie bei den verbliebenen Container verhindert worden. Wäre das Schiff nicht gezielt auf Grund gesetzt worden, um ein weiteres Sinken zu verhindern, und sodann geleichtert worden,

wären die Container bzw. ihr Inhalt beschädigt worden bis hin zum gänzlichen Verlust wie bei den übrigen Containern. Infolge dessen dienten die Maßnahmen unmittelbar der Rettung der Substanz des Transportguts. Unschädlich ist insoweit, dass die Klägerin zu 2), welche aufgrund der IVR-Regeln auch ohne Zeichnung des Average Bond unmittelbar beitragspflichtig ist – wie ausgeführt –, die Maßnahmen nicht selber ergriffen hat und ohne weiteres Zutun ihrerseits zur Erbringung ihres Beitrags verpflichtet ist, der aufgrund dessen nicht unmittelbar der Schadensabwendung an sich diene, hiermit aber – da ein Dritter sozusagen in Vorleistung getreten ist – zwangsläufig verbunden war. Unabhängig davon, ob durch die Zeichnung des Average Bonds nicht überdies eine eigene weitergehende Verbindlichkeit geschaffen worden ist, kann es nach Sinn und Zweck der Havarie-Grosse-Regeln keinen Unterschied machen, ob die Klägerin zu 2) selber die Leichterung des Schiffs veranlasst als Schadensabwendungsmaßnahme mit den hiermit verbundenen Aufwendungen oder dies aufgrund eines Regelwerks wie den IVR-Regeln einem Dritten übertragen worden war, der im Interesse auch der Klägerin zu 2) gehandelt hat und kraft des entsprechenden Regelwerks ohne Weiteres anteilige Erstattung seiner Kosten verlangen kann. Andernfalls würden die Ladungsinteressenten durch die – lediglich der vereinfachten und schnelleren, klaren Handhabung dienenden – Regeln der Havarie-Grosse benachteiligt, obgleich es sich insoweit lediglich um ein im Interesse aller formalisiertes Verfahren handelt. Hinzu kommt vorliegend weiterhin, dass unstreitig die Herausgabe des Transportguts ohne Zeichnung des Average Bond und Anerkennung der Einstandspflicht nach den Havarie-Grosse-Regeln verweigert worden wäre, gleich ob zu Recht oder zu Unrecht, da ein Pfandrecht mangels Anwendbarkeit des BinschG nach § 91 BinschG jedenfalls nicht bestand. Insoweit war das Gut unmittelbar auch durch die faktisch nicht vorhandene Verfügbarkeit in seinem Wert gemindert, die lediglich durch die Anerkennung einer entsprechenden Beitragspflicht aufgehoben werden konnte mit der weiteren Folge, dass hierdurch weitere Schäden infolge der andernfalls eintretenden Verzögerungen verhindert worden sind. Insoweit handelte es sich bei der Abgabe der Erklärung auch um eine unmittelbar der Schadensminderung bzw. –abwendung dienende Maßnahme. Das Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichts Hamburg vom 05.12.2013, 6 U 194/10, welches die vorstehende Frage im Ergebnis anders beantwortet, rechtfertigt keine anderweitige Beurteilung. Zwar führt das Gericht dort aus, dass eine Freihaltung von Ansprüchen Dritter, die wegen des Havarie-Grosse-Verfahrens entstanden seien bzw. entstünden, nicht in Betracht komme. Zur Begründung wird jedoch le-

diglich darauf verwiesen, dass mittelbare Schäden, Folgeschäden, frustrierte Aufwendungen, Kosten der Schadensbeseitigung und der Schadensfeststellung nach Art. 16, 19 CMNI nicht ersatzfähig seien. Gründe dafür, weshalb es sich vorliegend um solche Schäden bzw. Aufwendungen handelt und nicht um einen dem Transportgut unmittelbar »anhaftenden« Schaden, welcher offenbar auch nach dortiger Auffassung erstattungsfähig wäre, finden sich indes nicht.

Soweit Art. 26 CMNI schließlich bestimmt, dass das Übereinkommen die Anwendung des innerstaatlichen Rechts über die Schadensberechnung und Beitragspflichten im Falle einer großen Haverei nicht berührt, folgt hieraus nichts anderes. Insbesondere lässt sich hieraus nicht im Umkehrschluss ableiten, dass etwaige Beitragspflichten nach Havarie-Grosse-Regeln von vornherein keine Beachtung im Rahmen von Art. 16 CMNI finden können.

(3) Hiervon ausgehend kann die Klägerin zu 2) in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang Freistellung von den Beklagten verlangen.

Da die Klägerin zu 2) noch nicht im Wege der Havarie-Grosse auf Zahlung in Anspruch genommen worden ist, kann sie lediglich Freistellung verlangen, wobei sich diese – ohne dass es insoweit nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ausdrücklicher Erwähnung bedarf – lediglich der Klägerin zu 2) gegenüber berechnete Forderungen bezieht.

Für die Höhe der möglichen Freistellung – mithin die Wertminderung nach Ablieferung im Sinne von Art. 19 Abs. 2 CMNI bzw. – entsprechend des gezeichneten Average Bond – bei Lieferung an den ursprünglichen Bestimmungsort – ist nach vorstehenden Maßgaben auf die Höhe der aufgrund des gezeichneten Papiers im Wege der Havarie-Grosse zu zahlenden Beträge abzustellen, da diese als Schadensminderungskosten zwar nicht – wie im Rahmen des § 429 Abs. 2 Satz 2 HGB – unmittelbar als vermutete Wertminderung in Ansatz gebracht werden können, jedoch – wie oben ausgeführt – ein Indiz für die eingetretene Wertminderung darstellen und keine Anhaltspunkte vorhanden sind, die dem entgegenstehen könnten.

Im Übrigen ist die Freistellung – den maßgebenden Haftungsgrenzen folgend und wie beantragt – auf den Gegenwert von 75.000 Sonderziehungsrechten insgesamt beschränkt, da insoweit lediglich drei Container in Rede stehen und der Haftungshöchstbetrag für die übrigen Container im Übrigen ohnehin mit der ausgeurteilten Zahlungsverpflichtung bereits erschöpft ist.

b. Entsprechendes wie für den Feststellungsantrag hinsichtlich des von der Klägerin zu 2) gezeichneten Average Bond gilt für den Feststellungsantrag bezüglich der durch die Klägerin zu 1) gezeichneten Average Garantie.

aa. Der Feststellungsantrag ist zulässig.

(1) Vorliegend ergibt sich im Vergleich zu der von der Klägerin zu 2) gezeichneten Erklärung die Besonderheit, dass die Klägerin zu 1) nicht aus abgetretenem bzw. nach § 86 Abs. 1 VVG übergegangenem Recht der Klägerin zu 2) vorgehen kann. Unabhängig davon, dass keine Zahlung der Klägerin zu 1) erfolgt ist, kraft derer ein Übergang kraft Gesetzes in Betracht kommt, kommt ein Schaden der Klägerin zu 2) als aus dem Frachtvertrag Berechtigter durch eine Inanspruchnahme der Klägerin zu 1) aus der von ihr gezeichneten Erklärung nicht in Betracht. Denn die – gleichermaßen als Schadensminderungskosten einzustufenden (dazu nachfolgend) – Kosten der Klägerin zu 1) bei einer berechtigten Inanspruchnahme aus der Average Garantie stellen keinen Schaden der – hierdurch von eigenen Havarie-Grosse-Verbindlichkeiten entlasteten – Klägerin zu 2) dar. Allerdings handelte es sich, wenn nicht die Klägerin zu 2) sondern die Klägerin zu 1) in Anspruch genommen würde, um eine im Rahmen der Drittschadensliquidation relevante Schadensverlagerung mit der Folge, dass die Klägerin zu 2) als originär einzige Anspruchsberechtigte gegenüber den Beklagten einen Schaden der – weder aus Vertrag noch aus Delikt anspruchsberechtigten – Klägerin zu 1) liquidieren könnte. Könnte sie hier auch Zahlung unmittelbar an die Klägerin zu 1) verlangen, muss Entsprechendes für den Freistellungsanspruch gelten.

(2) Wie oben ausgeführt, kommt auch eine Haftung der Klägerin zu 1) aufgrund der von ihr gezeichneten Average Garantie in Betracht, so dass ein Schadenseintritt nicht nur möglich, sondern wahrscheinlich und das erforderliche Feststellungsinteresse nach § 256 Abs. 1 ZPO gegeben ist.

bb. Der Antrag ist auch begründet. Die Klägerin zu 2) kann die begehrte Freistellung der Klägerin zu 1) von den Beklagten verlangen.

Die Beklagten sind – auch wenn die Klägerinnen keine unbeschränkte Haftung nach Art. 21 CMNI mehr geltend machen – der Klägerin zu 2) gegenüber wie Gesamtschuldner im Wege des Schadensersatzes nach Art. 16 Abs. 1, 19 Abs. 2, 20 Abs. 1 Satz 2 und Satz 1 CMNI i.V.m. Art. 17 Abs. 2, 4 Abs. 2 CMNI, §§ 459, 452, 452a HGB, die Beklagte zu 2) als persönlich haftende Gesellschafterin der Beklagten zu 1) gemäß § 128 HGB, zur Freistellung auch von Ansprüchen verpflichtet, welche aufgrund der unterzeichneten Average Garantie berechtigt geltend gemacht werden. Insoweit kann zu Grund und Höhe der Haftung und den Haftungshöchstbeträgen zunächst auf vorstehende Ausführungen verwiesen werden.

Ebenso wie die aus der Zeichnung des Average Bond durch die Klägerin zu 2) folgenden Aufwendungen als Güterschaden anzusehen sind, sind im Ergebnis auch die zur Erfüllung von Ansprüchen, die aus der

Average Garantie herrühren, zu leistenden Beträge als Güterschaden ersatzfähig. Wie unstreitig und aus dem Wortlaut der Average Garantie ersichtlich (Bl. 957 GA), wäre die Herausgabe des Transportguts – ebenso wie bei unterbliebener Zeichnung des Average Bond – mangels anderweitiger Sicherheit verweigert worden, wobei auch insoweit wie beim Average Bond ohne Bedeutung ist, ob hierzu eine rechtliche Grundlage bestand oder nicht. De facto verhielt es sich jedenfalls so, dass das Transportgut ohne die Abgabe der Erklärung nicht verfügbar und damit unbrauchbar war und mit einer späteren Herausgabe zumindest eine Verzögerung einhergegangen wäre. Von daher war das Gut, wie bereits ausgeführt, unmittelbar in seinem Wert gemindert. Demgemäß war die Abgabe einer Erklärung auch der Klägerin zu 1) gleichermaßen zur Schadensminderung erforderlich und ist in gleicher Weise wie die Erklärung der Klägerin zu 2) zu werten. Dies gilt umso mehr, als die Klägerin zu 1) – anders als die Klägerin zu 2)

– nicht nach den Havarie-Grosse-Regeln haftete, so dass der Erklärung konstitutive Wirkung zukam.

cc. Hinsichtlich der Höhe kann auf das zum Average Bond Gesagte verwiesen werden.

c. Eine Einschränkung dahin, dass eine Freistellung nur insoweit zu erfolgen hat, wie ein auf der Grundlage der geretteten Container ermittelter Havarie-Grosse-Beitrag gefordert wird, hatte nicht zu erfolgen. Das gilt vorliegend schon deshalb, weil aus beiden Erklärungen eindeutig hervorgeht, dass eine Zahlungsverpflichtung lediglich insoweit besteht bzw. bestehen soll, wie eine Haftung der Ladung in Betracht kommt, mithin nach vorstehenden Ausführungen nicht unter Einbeziehung sämtlicher Container sondern lediglich der drei geretteten Container.

Inwieweit es schließlich einer Aufteilung der Haftungshöchstbeträge auf beide Klägerinnen im Rahmen der begehrten Feststellung bedurfte, kann dahin stehen, da der Senat nach § 308 Abs. 1 ZPO an die Anträge gebunden ist.

4. Gesichtspunkte, welche eine Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung nach § 156 ZPO aufgrund der Schriftsätze vom 07.01., 21.01. und 27.01.2014 gebieten würden, sind nicht ersichtlich.

5. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92 Abs. 1, 97 Abs. 1, 100 Abs. 4 (analog), 101 ZPO. Raum für eine Billigkeitsentscheidung, wie sie die Klägerinnen für geboten halten, bieten die vorstehenden, abschließenden Bestimmungen nicht.

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit findet ihre Rechtsgrundlagen in §§ 708 Nr. 10, 711, 709 ZPO.

6. Die Revision war nach § 543 Abs. 2 ZPO zuzulassen, da die Rechtssache im Hinblick auf die bislang ungeklärten Rechtsfragen zur CMNI grundsätzliche Bedeutung hat. Aus dem gleichen Grunde erfordert auch die Fortbildung des Rechts die Zulassung der Revision.

7. Streitwert für das Berufungsverfahren: bis zu 110.000,00 €.