


**Gericht:** Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg 6. Zivilsenat  
**Entscheidungsdatum:** 12.08.2019  
**Rechtskraft:** ja  
**Aktenzeichen:** 6 Sch 2/19  
**Dokumenttyp:** Beschluss  
**Quelle:**   
**Normen:** § 484 HGB, § 488 HGB, § 328 BGB

---

### **Seefrachtvertrag kein Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten aller am Transport Beteiligten**

#### **Orientierungssatz**

1. Ein Seefrachtvertrag zwischen einem Befrachter und einem Verfrachter ist kein Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten anderer Befrachter. (Rn.27)
2. Die Einbeziehung eines Dritten in den Schutzbereich des Vertrags unterliegt der Voraussetzung, dass der Dritte bestimmungsgemäß mit der (Haupt-)Leistung in Berührung kommen muss und den Gefahren von Schutzpflichtverletzungen ebenso ausgesetzt ist wie der Gläubiger. (Rn.30) Für das bestimmungsgemäße "In-Berührung-kommen" reicht es insoweit nicht aus, dass im Seefrachtverkehr häufig Güter verschiedener Befrachter auf einem Schiff transportiert werden und deswegen gegebenenfalls Gefahren ausgesetzt sind, die direkt oder indirekt von anderen Gütern ausgehen können. Allein der Transport begründet nicht die Annahme einer „Leistungsnähe“. (Rn.32)

#### **Tenor**

Der Antrag der Antragstellerin festzustellen, dass in Bezug auf Schadensersatzansprüche, die der Antragstellerin wegen der Beschädigung ihrer unter Konnossement XXX... an Bord des Y... beförderten Ladung (Accumulator Assembly, zwei Hoist Cylinder) infolge eines Ladungsverschubs von Schienen, in Hamburg am 31. 12. 2017 gegen Konnossement xxx... an Deck desselben Schiffs gestaut, gegen die Antragsgegnerinnen zustehen könnten, das Schiedsverfahren nach den Regeln der GMAA zulässig ist, wird zurückgewiesen.

Die Antragstellerin hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.

Der Gegenstandswert wird auf 300.000 € festgesetzt.

#### **Gründe**

- I.
  - 1 Die Antragstellerin begehrt Feststellung der Zulässigkeit eines Schiedsverfahrens.
  - 2 Die Antragstellerin, eine Ausrüsterin von Offshore-Anlagen, beauftragte die ... Ltd., die wiederum die ... GmbH & Co. KG mit der Beförderung von zwei Hoist Cylinders nebst

Accumulator Assembly von Antwerpen nach Singapur beauftragte. Das Gut wurde am 27. Dezember 2017 in Antwerpen an Bord des Y... genommen. In Hamburg wurde weitere Ladung aufgenommen, u.a. eine aus Österreich stammende Partie Schienen, die an Deck neben den Zylindern der Antragstellerin gestaut wurden.

- 3 Für diese Ware (die Schienen) stellte die R.-Line „as agent on behalf of the carrier“ ... .. GmbH & Co. KG eine Bill of Lading aus, in der die Antragsgegnerin zu 1) („as agents“ der Antragsgegnerin zu 2)) als „...“ genannt ist (Anlage ASt 4). Die Antragsgegnerin zu 2) stellte - vertreten durch die Antragsgegnerin zu 1) „as agents“- eine „...“ aus (Anlage ASt 5).
- 4 In den Konnossementsbedingungen der R.-Line (Anlage ASt 3) ist in Ziff. 25 Abs. 2 eine Schiedsabrede enthalten.
- 5 Die Antragstellerin behauptet, die Antragsgegnerinnen seien hinsichtlich der zu transportierenden Schienen Befrachter (im Verhältnis zur R.-Line bzw. C.).
- 6 Die Antragstellerin behauptet, es sei auf dem Weg nach Genua zu einem Ladungsverschub der Schienen nach backbord gekommen, wodurch die Edelstahlzylinder der Antragstellerin beschädigt worden seien.
- 7 Die Antragstellerin behauptet, die Ansprüche der ... Ltd. und der Empfängerin seien an sie abgetreten worden.
- 8 Die Antragstellerin behauptet, der Schaden sei dadurch entstanden, dass die Schienen nicht ordnungsgemäß verpackt worden seien.
- 9 Die Antragstellerin ist der Ansicht, dass es sich bei dem Vertrag zwischen den Antragsgegnerinnen und dem Verfrachter - jedenfalls soweit es um Verpflichtungen aus § 484 HGB ginge - um einen Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter handele, so dass die Schiedsklausel auch im Verhältnis der Parteien des vorliegenden Verfahrens gelte.
- 10 Die Antragstellerin beantragt
- 11 festzustellen, dass in Bezug auf Schadensersatzansprüche, die der Antragstellerin wegen der Beschädigung ihrer unter Konnossement XXX... an Bord des Y... beförderten Ladung (Accumulator Assembly, zwei Hoist Cylinder) infolge eines Ladungsverschubs von Schienen, in Hamburg am 31. 12. 2017 gegen Konnossement xxx... an Deck desselben Schiffs gestaut, gegen die Antragsgegnerinnen zustehen könnten, das Schiedsverfahren nach den Regeln der GMAA zulässig ist.
- 12 Die Antragsgegnerinnen beantragen,
- 13 den Antrag zurückzuweisen.
- 14 Die Antragsgegnerinnen bestreiten die Aktivlegitimation der Antragstellerin und die behaupteten Abtretungen. Die Antragsgegnerinnen bestreiten, dass sie hinsichtlich des Seetransports der Schienen Befrachter gewesen seien. Der Auftrag für den streitigen Seetransport der Schienen sei vielmehr durch Q... Ltd. erteilt worden.
- 15 Die Antragsgegnerinnen sind der Auffassung, dass es sich bei einem Seefrachtvertrag nicht um einen Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter (nämlich anderer Befrach-

ter) handle. Selbst wenn das der Fall wäre, würde das nicht zu einer Erstreckung der Schiedsklausel führen.

16 Im Übrigen wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

II.

17 Der Antrag ist gemäß § 1032 Abs. 2 ZPO statthaft und auch im Übrigen zulässig. Der erkennende Senat ist für die Entscheidung gemäß § 1062 Abs. 1 Nr. 2 ZPO zuständig, weil der Ort des (beabsichtigten) schiedsrichterlichen Verfahrens in Hamburg liegt. In Ziff. 25 Abs. 2 der Konnossementsbedingungen (Anlage ASt 3) ist von „arbitration in Hamburg“ die Rede.

18 Soweit die Antragsgegnerin zu 1) auf Seite 3 des Schriftsatzes vom 30. 4. 2019 ausführt: „Das Institut des Vertrags mit drittschützender Wirkung kann aber nicht dazu führen, dass die Antragsgegnerinnen einer zwischen der Antragstellerin und der Reederei vereinbarten Schiedsklausel unterworfen werden und den Antragsgegnerinnen damit der ordentliche Rechtsweg und der Instanzenzug genommen werden“, fühlt sich der Senat zu folgender Anmerkung veranlasst:

19 Der Senat versteht die Argumentation der Antragstellerin so, dass es nicht auf die Schiedsklausel in dem Vertrag zwischen ihr (genauer: der ... Ltd.) und der ... GmbH & Co. KG (R. Line) ankommt, sondern auf die Schiedsklausel in dem Vertrag, den die Antragsgegnerinnen als Befrachter (nach dem bestrittenen Vortrag der Antragstellerin) mit der ... GmbH & Co. KG (R. Line) als Verfrachter geschlossen haben sollen. Richtig ist allerdings, dass die Konnossementsbedingungen, die die Antragstellerin als Anlage ASt 3 vorgelegt hat, zum Konnossement Anlage ASt 2 gehören sollen. Dieses Konnossement betrifft die Hoist Cylinder und nicht die Schienen. Auch für den Transport der Schienen ist aber ein Konnossement ausgestellt worden (Anlage ASt 4; dort ist die Rückseite nicht eingereicht). Der Senat versteht den Vortrag der Antragstellerin aber so, dass R. Line in den Konnossementsbedingungen immer eine Schiedsklausel vereinbart und dies auch mit den Antragsgegnerinnen getan hat (wenn diese - wie die Antragstellerin behauptet - Befrachter waren). Es geht dann um die Frage, ob die Antragsgegnerinnen an die von ihnen selbst vereinbarte Schiedsklausel gebunden sind (eben nur im Verhältnis zur Antragstellerin).

20 Der Senat stellt daher klar, dass es im vorliegenden Fall auf die Schiedsabrede im (behaupteten) Vertrag zwischen den Antragsgegnerinnen und der ... GmbH & Co. KG ankommt. Denn dies wäre der Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter, auf den sich die Antragstellerin beruft. Auf die Schiedsabrede im Vertrag zwischen der ... Ltd. und der ... GmbH & Co. KG kommt es hingegen nicht an.

21 Der Senat unterstellt bei den folgenden Ausführungen, dass die Antragsgegnerinnen Befrachter hinsichtlich der Schienen (mit einem Vertragsverhältnis zur ... GmbH & Co. KG als Verfrachter) waren. Für die Antragsgegnerin zu 1) ist das allerdings sehr fraglich, weil sie im Konnossement Anlage ASt 4 in der Rubrik „shipper“ zwar aufgeführt ist, aber nur „as agents of“ der Antragsgegnerin zu 2).

22 Ob die Antragsgegnerin zu 2) Befrachter war, ist unklar. Dagegen spricht der Umstand, dass der Seetransport der Schienen durch „Q... Ltd.“ beauftragt worden ist (Anlage AG 2-

- 1). Dafür spricht die von der Antragsgegnerin zu 2) ausgestellte „Waybill“, die auch den Transport von Hamburg nach Xingang umfasst.
- 23 Der Senat lässt diese Frage offen, weil hierzu noch weitere Schriftsätze erforderlich wären.
- 24 Der Antrag ist nämlich unabhängig von der Frage der Passivlegitimation schon deshalb unbegründet, weil nach Auffassung des Senats kein Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter vorliegt.
- 25 Auf diese Frage kommt es nach Auffassung des Senats an, weil eine Schiedsklausel auch im Verhältnis zum begünstigten Dritten wirksam sein dürfte, wenn sie in einem Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter vereinbart worden ist. Es ist allgemein anerkannt, dass es die Möglichkeit einer Schiedsvereinbarung zugunsten Dritter gibt (vgl. OLG Düsseldorf, SchiedsVZ 2006, 331, zitiert nach juris, Tz. 28; Musielak/Voit, ZPO, 5. Aufl., § 1031, Rn. 3; Stein/Jonas/Schlosser, ZPO, 23. Aufl., § 1029, Rn. 70; Zöllner/Geimer, ZPO, 32. Aufl., § 1031, Rn. 18; Lachmann, Handbuch für die Schiedsgerichtspraxis, 3. Aufl., Rn. 503; a.A. Münch in Münchener Kommentar, ZPO, a.a.O., § 1031, Rn. 18). Abgesehen davon gilt die Schiedsklausel für den begünstigten Dritten, wenn ein Vertrag zugunsten Dritter im Sinne von § 328 ff. BGB abgeschlossen worden ist (vgl. Münch in Münchener Kommentar, ZPO, a.a.O., § 1031, Rn. 18; Stein/Jonas/Schlosser, a.a.O., § 1031, Rn. 70; Baumbach/Lauterbach/Albers/Hartmann, ZPO, 77. Aufl., § 1029, Rn. 23; Lachmann, a.a.O., Rn. 502, Schwab/Walter, Schiedsgerichtsbarkeit, 7. Aufl., Kap. 7, Rn. 36). Das gilt auch für den Berechtigten eines Vertrages mit Schutzwirkung zugunsten Dritter (vgl. Stein/Jonas/Schlosser, a.a.O., § 1029, Rn. 70). Dieser Auffassung hat sich der Senat in einer nicht veröffentlichten Entscheidung vom 23. 5. 2019 (6 Sch 1/19) angeschlossen.
- 26 Das setzt aber voraus, dass tatsächlich ein Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter geschlossen worden ist. Diese Frage ist zum einen dafür maßgeblich, ob die Antragstellerin ggf. materiell einen vertraglichen Anspruch gegen die Antragsgegnerinnen geltend machen kann. Sie ist aber auch dafür maßgeblich, ob eine die Parteien des vorliegenden Verfahrens bindende Schiedsabrede getroffen worden ist. Insoweit handelt es sich um einen doppelt relevanten Umstand.
- 27 Der Senat ist der Auffassung, dass es sich bei einem Seefrachtvertrag zwischen einem Befrachter und einem Verfrachter nicht um einen Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten anderer Befrachter handelt. Das gilt auch, soweit es sich um Verpflichtungen aus § 484 HGB handelt.
- 28 Bei einem Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter steht die geschuldete (Haupt-)Leistung allein dem Gläubiger zu, der Dritte ist jedoch in der Weise in die vertraglichen Sorgfalts- und Obhutspflichten einbezogen, dass er bei deren Verletzung vertragliche Schadenersatzansprüche geltend machen kann. Die Herausbildung des Vertrages mit Schutzwirkung zugunsten Dritter in der Rechtsprechung des Reichsgerichts und des Bundesgerichtshofs beruht auf ergänzender Vertragsauslegung und knüpft damit an den hypothetischen Willen der Parteien an, der gemäß §157 BGB unter Berücksichtigung von Treu und Glauben zu erforschen ist. Um die Haftung für den Schuldner nicht unkalkulierbar auszudehnen, sind an die Einbeziehung von Dritten in den vertraglichen Schutz strenge Anforderungen zu stellen.

- 29 Der hypothetische Wille der Vertragsparteien, einen Dritten in den Schutzbereich der zwischen ihnen geschlossenen Vereinbarung einzubeziehen, ist danach aufgrund einer sorgfältigen Abwägung ihrer schutzwürdigen Interessen und derer des Dritten zu ermitteln. Ausgangspunkt der Rechtsprechung zum Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter waren Fallgestaltungen, in denen der Gläubiger, für den Schuldner erkennbar, aufgrund einer Rechtsbeziehung mit personenrechtlichem Einschlag einem Dritten Schutz und Fürsorge schuldet und der Dritte durch eine Sorgfaltspflichtverletzung des Schuldners einen Schaden erleidet. In Weiterentwicklung dieser Rechtsprechung ist eine Einbeziehung Dritter in den Schutzbereich eines Vertrags auch dann bejaht worden, wenn der Gläubiger an deren Schutz ein besonderes Interesse hat, Inhalt und Zweck des Vertrags erkennen lassen, dass diesem Interesse Rechnung getragen werden soll, und die Parteien den Willen haben, zugunsten dieser Dritten eine Schutzpflicht des Schuldners zu begründen. So können z.B. Personen, die über eine besondere, vom Staat anerkannte Sachkunde verfügen, und in dieser Eigenschaft gutachterliche Stellungnahmen abgeben, aus einem Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter gegenüber Personen haften, denen gegenüber der Auftraggeber von dem Gutachten bestimmungsgemäß Gebrauch macht (sogenannte "Expertenhaftung").
- 30 Ausgehend von diesen Grundsätzen unterliegt die Einbeziehung eines Dritten in den Schutzbereich des Vertrags folgenden Voraussetzungen: Der Dritte muss bestimmungsgemäß mit der (Haupt-)Leistung in Berührung kommen und den Gefahren von Schutzpflichtverletzungen ebenso ausgesetzt sein wie der Gläubiger. Der Gläubiger muss ein Interesse an der Einbeziehung des Dritten in den Schutzbereich des Vertrags haben. Für den Schuldner muss die Leistungsnähe des Dritten und dessen Einbeziehung in den Schutzbereich des Vertrags erkennbar und zumutbar sein. Darüber hinaus erfordert die im Rahmen der Auslegung erforderliche Interessenabwägung unter Berücksichtigung von Treu und Glauben, dass für die Ausdehnung des Vertragsschutzes ein Bedürfnis besteht. Eine Schutzwirkung entfällt deshalb, wenn dem Dritten eigene vertragliche Ansprüche zustehen, die denselben oder zumindest einen gleichwertigen Inhalt haben wie diejenigen Ansprüche, die ihm über eine Einbeziehung in den Schutzbereich des Vertrags zukämen (vgl. BGH, NJW 2018, 1537, zitiert nach juris, Tz.16 bis 18, m.w.N.).
- 31 Nach diesen Maßstäben liegt ein Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter nicht vor.
- 32 Nach Auffassung des Senats fehlt es schon an der Voraussetzung, dass die Antragstellerin „bestimmungsgemäß mit der Leistung der Antragsgegnerin in Berührung“ gekommen ist. Nach Auffassung des Senats reicht es insoweit nicht aus, dass im Seefrachtverkehr häufig Güter verschiedener Befrachter auf einem Schiff transportiert werden und deswegen ggf. Gefahren ausgesetzt sind, die direkt oder indirekt von anderen Gütern ausgehen können. Der Kreis der geschützten Personen ist eng zu ziehen, damit es nicht zu einer uferlosen Ausweitung vertraglicher Ansprüche kommt. Gerade im Frachtgeschäft ist es angesichts der typischen Interessen der oft zahlreichen, in irgendeiner Form mit dem Transport in Berührung Kommenden sinnvoll, zur klaren und eindeutigen Abgrenzung der unterschiedlichen Interessen Schutzpflichten und damit korrespondierende Ersatzansprüche entweder ausdrücklich einzubeziehen oder eben unberücksichtigt zu lassen (vgl. OLG Karlsruhe, Schifffahrtsobergericht, VersR 1998, 212, zitiert nach juris, Tz. 14). Es ist - wie ausgeführt - zwar üblich, dass auf einer Seereise Güter verschiedener Befrachter auf einem Schiff transportiert werden und miteinander in Berührung kommen können, was dann nicht bloß zufällig ist. Das allein reicht für die Annahme ei-

ner „Leistungsnähe“ aber nicht aus. Es wäre verfehlt, alle möglichen Eigentümer von Sachwerten, die bei einem Transportvertrag mit Binnenschiffen (und Seeschiffen) durch räumliche Nähe oder vorgesehene Benutzung gefährdet sein können, in den Schutzbereich eines Frachtvertrages dergestalt mit einzubeziehen, dass ihnen ein gleicher vertraglicher Schutz vor Schlechterfüllung zugute kommen sollte, wie er den Vertragsparteien obliegt (vgl. OLG Karlsruhe, a.a.O., juris-Tz. 17; ebenso OLG Köln, Schifffahrtsobergericht, TranspR 2013, 123, zitiert nach juris, Tz. 26; dort mit Hinweis, dass die Revision gegen die zitierte Entscheidung des OLG Karlsruhe nicht angenommen wurde, BGH II ZR 349/96).

- 33 Eine dem vorliegenden Fall vergleichbare Interessenlage lag einer Entscheidung des BGH zugrunde, in der der BGH einen Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter verneint hatte (BGHZ 133, 168 ff., zitiert nach juris). In dem vom BGH entschiedenen Fall gab es mehrere Kunden eines Werkunternehmers (der einen Nitrierofen betrieb). Eines Tages befand sich Nitriergut der Parteien des damaligen Rechtsstreits gemeinsam im Nitrierofen. Es kam zur Explosion, bei der das Nitriergut der damaligen Klägerin beschädigt wurde, die deshalb die damalige Beklagte in Anspruch nahm, weil das von dieser an den Werkunternehmer übergebene Nitriergut nicht den Vorschriften entsprochen hätte. Der BGH hat in der genannten Entscheidung verneint, dass es eine ausreichende Leistungsnähe (des einen Kunden im Verhältnis zum anderen Kunden) gäbe (a.a.O., juris-Tz. 23).
- 34 Auch aus den weiteren vertraglichen Vereinbarungen ergibt sich nichts anderes. Maßgebend wäre die - unterstellte - Vereinbarung zwischen den Antragsgegnerinnen und ... GmbH & Co. KG. Weiter unterstellt wird dabei, dass dieser Vereinbarung die Konnossementsbedingungen zugrunde lagen, die auch Gegenstand des Vertrages zwischen der Antragstellerin und ... GmbH & Co. KG waren (Anlage ASt 3). In Ziff. 12 Abs. 1 ist nur von einer Verantwortlichkeit („Responsibility“) des „...“ (also des Kunden) gegenüber dem Verfrachter („...“) die Rede, wie sich aus der Formulierung „liable to the ...“ ergibt. Auch aus der von der Antragstellerin zitierten Fassung des Gesetzes ergibt sich nichts anderes. In § 488 HGB n.F. heißt es in Absatz 1: „Der Befrachter hat dem Verfrachter Schäden und Aufwendungen zu ersetzen ...“ (Hervorhebung durch den Senat). In § 484 heißt es: „Der Befrachter hat das Gut ... so zu verpacken ... und dass auch dem Verfrachter keine Schäden entstehen“ (Hervorhebung durch den Senat). Der Senat geht davon aus, dass es sich hierbei nicht um ein Redaktionsversehen handelt, da in der alten Fassung des Gesetzes (§ 563 Abs. 1 HGB a.F., § 564 Abs. 1 HGB a.F.) durchaus zwischen Haftung gegenüber dem Verfrachter und gegenüber anderen (in § 512 HGB a.F. genannten) Personen unterschieden wurde. Selbst wenn es heute noch eine Vorschrift geben würde wie §§ 563 Abs. 1, 564 Abs. 1 HGB (wie nicht), wäre fraglich, ob die dort geregelte Haftung auf einem Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter beruhen würde (mit der Folge der Bindung an eine Schiedsvereinbarung) oder ob es sich um eine gesetzlich geregelte Haftung handeln würde (bei der es keinen Grund für eine Bindung an eine Schiedsvereinbarung geben würde).
- 35 Ein Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter ist nach Auffassung des Senats auch deshalb nicht gegeben, weil eine solche Vertragsauslegung für einen Befrachter nicht zumutbar wäre. Gerade bei der Seefracht ist es so, dass Güter sehr vieler Befrachter gemeinsam transportiert werden, die - je nach Art einer möglichen Schädigung (z.B. Brand) - betroffen sein könnten. Für einen Befrachter ist überhaupt nicht absehbar, wie viele andere Befrachter Güter mit demselben Schiff transportieren lassen, wie gefahrenanfällig sie sind und welchen Wert sie haben. Eine Haftung wäre unüberschaubar. Der BGH hat

eine Haftung gegenüber einem prinzipiell unbegrenzten Personenkreis als nicht zumutbar und als nicht vom hypothetischen Parteiwillen umfasst angesehen (vgl. BGH VersR 2017, 839, zitiert nach juris, Tz. 20 a.E.). Im vorliegenden Fall ist die Zahl anderer Befrachter zwar nicht völlig unbegrenzt, was schon auf der Größe des Schiffes beruht. Die Zahl und der Umfang der Haftung wäre aber völlig überschaubar, so dass der Senat auch in einem solchen Fall von einer Unzumutbarkeit ausgeht.

- 36 Nach dem Gesagten kann offenbleiben, ob die Annahme eines Vertrages mit Schutzwirkung zugunsten Dritter auch daran scheitert, dass die Antragstellerin ggf. einen eigenen vertraglichen Anspruch gegen den Verfrachter hat. Besteht ein solcher Anspruch, der denselben oder zumindest einen gleichwertigen Inhalt hat wie derjenige Anspruch, der dem Dritten über eine Einbeziehung in den Schutzbereich des Vertrages zukäme, besteht für eine Ausdehnung des Vertragsschutzes kein Bedürfnis (BGHZ 133, 168, zitiert nach juris, Tz. 18; NJW 2018, 1537, zitiert nach juris, Tz. 18). Auf die finanzielle Durchsetzbarkeit kommt es dabei nicht an (BGH NJW 2004, 3630; zitiert nach juris, Tz. 21; BGH NJW 2014, 2345, zitiert nach juris, Tz. 22). Der BGH hat aber ausgeführt, dass ein Anspruch, der einer kürzeren Verjährungsfrist unterliegt, nicht gleichwertig ist (BGH NJW 2004, 3420, zitiert nach juris, Tz. 21). Wenn man die Überlegungen des BGH hinsichtlich der Gleichwertigkeit auf den vorliegenden Fall überträgt, ist darauf hinzuweisen, dass Ansprüche gegen einen Verfrachter - von Ausnahmen abgesehen (vgl. § 507 HGB) - einer Höchsthaftung unterliegen (vgl. § 504 HGB), während die Haftung des Befrachters nach § 488 HGB Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 HGB i.V.m. § 484 HGB (die bei einem Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter auch gegenüber dem Dritten gelten würde) grundsätzlich unbeschränkt ist (vgl. Pötschke in Münchener Kommentar zum HGB, 3. Aufl., § 488, Rn. 6). Das spricht gegen eine Gleichwertigkeit der Haftung des Verfrachters, worauf es aber aus den oben genannten Gründen nicht ankommt.
- 37 Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 ZPO.
- 38 Den Gegenstandswert hat der Senat auf ein Drittel des Hauptsachestreitwerts des beabsichtigten Schiedsverfahrens festgesetzt (von der Antragstellerin mit mindestens 900.000 Euro angegeben).