


Gericht: LG Hamburg 9. Kammer für Handelssachen
Entscheidungsdatum: 16.01.2020
Aktenzeichen: 409 HKO 28/19
ECLI: ECLI:DE:LGHH:2020:0116.409HKO28.19.00
Dokumenttyp: Urteil
Quelle: 
Normen: § 498 Abs 1 HGB, § 499 Abs 1 S 1 Nr 1 HGB

Überschwemmung mit Salzwasser im Hafen als Seegefahr

Leitsatz

Zur Frage, ob sich Gefahren und Unfälle der See und anderer schiffbarer Gewässer i.S.d. § 499 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 HGB auch an Land verwirklichen können.(Rn.47)

Orientierungssatz

Das Vorliegen einer Seegefahr ist nicht bereits deshalb zu verneinen, weil sich die Ware zum Zeitpunkt der Beschädigung bereits an Land befindet. Dies gilt jedenfalls für eine Lagerung im Hafenterminal, die als Teil des Seetransports anzusehen ist. Es gelten nur solche Gefahren nicht als Seegefahren, welche gleichermaßen an Land drohen, wie etwa Sonneneinwirkung oder Regen. Eine Überschwemmung mit Salzwasser ist jedoch eine spezifische Gefahr des Meeres.(Rn.48)

Verfahrensgang

nachgehend Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg, 17. März 2021, 6 U 11/20

Tenor

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Die Klägerin trägt die Kosten des Rechtsstreits.
3. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

- 1 Die Klägerin macht gegenüber der Beklagten Ansprüche wegen eines Transportschadens anlässlich einer multimodalen Beförderung von Deutschland nach Japan aus abgetretenem/übergegangenem Recht geltend.
- 2 Die S. AG in ... S./ S1 beauftragte die Beklagte mit dem Transport von fünf Containern von H. zum Hafen K. in J. zu fixen Kosten von € 11.856,87.

- 3 Die Beklagte führte den Transport durch. Die Container erreichten den Hafen von K. Ende August 2018.
- 4 Am 4. September 2018 ereignete sich in Japan der Taifun „Jebi“, welcher auch den Hafen der Stadt K. mit einer Flutwelle erfasste. Zu diesem Zeitpunkt befanden sich noch vier der fünf transportierten Container im Container Yard im Hafen K..
- 5 Daraufhin wurden die Sachverständigen B. & T. G. M. mit der Überprüfung von Nässe-schäden an der in den Containern befindlichen Ware beauftragt. In dem diesbezüglichen Gutachten vom 28.11.2018 (Anl. K 6) stellte der Sachverständige zunächst fest, dass die fünf Container den Hafen von K. am 30. August 2018 erreichten und dass die Verzollung am 31. August 2018 erfolgte. Weiter stellte der Sachverständige fest, dass der Container ... am 3. September 2018 von der Empfängerin abgeholt worden war. Bezüglich der vier verbliebenen Container ermittelte der Sachverständige Nässeschäden an Ware in zwei der vier Container, die er insgesamt mit (umgerechnet) € 48.940,70 bezifferte.
- 6 Für die Tätigkeiten der Sachverständigen von B. & T. fielen gemäß Rechnung der B. & T. GmbH vom 28.11.2018 (Anl. K 7) Kosten in Höhe von € 2.784,27 an.
- 7 Die Klägerin behauptet zunächst, sie sei ausweislich einer (auszugsweisen) Abschrift der von ihr allein gezeichneten Police (Anl. K 10), wie sie zum Zeitpunkt des Eintritts des streitgegenständlichen Schadens (weiterhin) Geltung gehabt habe, alleiniger Transport-versicherer der S. AG in ... S./ S1 und habe ihre Versicherungsnehmerin für den streitge-genständlichen Schaden in streitgegenständlicher Höhe entschädigt, wie durch die Ab-findungs- /Abtretungserklärung (Anl. K 9) - mit welcher gleichzeitig die Versicherungs-nehmerin der Klägerin ihre Ansprüche aus dem streitgegenständlichen Schadensereignis an die Klägerin abgetreten habe - belegt sei.
- 8 Die Klägerin behauptet weiter, die Beklagte habe die streitgegenständlichen Güter voll-ständig und unversehrt übernommen, diese jedoch nicht entsprechend der Empfänge-rin abgeliefert. Sie ist der Ansicht, dass sich aus den von ihr als Anlagen K 1 und K 4 vor-gelegten Sendungspapieren bereits die tatsächliche Vermutung dafür ergebe, dass die Güter vollständig/unversehrt an die Beklagte übergeben worden seien. Den vollstän-digen/unversehrten Erhalt der streitgegenständlichen Güter habe die Beklagte/deren NVOCC vermittels der als Anlage K 5 begebenen Waybill bestätigt.
- 9 Vier der fünf Container hätten massive Nässeschäden erlitten. Die in den Containern ent-haltenen Vliesstoffe seien infolge vollständiger Durchnässung nicht mehr gebrauchsfähig gewesen.
- 10 Art, Umfang und Höhe der streitgegenständlichen Schäden seien durch das als Anlage K 6 begebene Gutachten belegt. Ein Restwert sei nicht zu erzielen gewesen, so dass die Güter vernichtet worden seien. Bezüglich der Ware sei dadurch ein Schaden in Höhe von € 48.940,70 entstanden.
- 11 Die Klägerin beantragt,
 - 12 die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin € 51.280,42 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 29.01.2019 zu zahlen.
- 13 Die Beklagte beantragt,

- 14 die Klage abzuweisen.
- 15 Sie trägt vor:
- 16 Die Anspruchsberechtigung der Klägerin werde nach wie vor bestritten. Bestritten werde, dass die Klägerin € 150.280,42 an die S. AG gezahlt habe auf den streitgegenständlichen Schadenfall. Bestritten werde auch, dass die als Anlage K 10 nunmehr vorgelegte Versicherungspolice im Policenjahr 2018 noch Gültigkeit gehabt habe, mit anderen Worten, dass die Klägerin im Jahre 2018 alleiniger Transportversicherer der S. AG gewesen sei. Die Anlage K 9 sei im Übrigen nur von einer Person mit dem Zusatz „ppa.“ unterschrieben worden. Es werde bestritten, dass ein Prokurist der S. AG die Anlage K 9 unterzeichnet habe. Bestritten werde auch, dass dieser Prokurist alleinvertretungsberechtigt gewesen sei.
- 17 Die Beklagte bestreitet, dass es in ihrem Haftungsgewahrsam zu einem Feuchtigkeitsschaden an der Ware gekommen sei. Die Schäden hätten bereits vor der Übernahme der Sendung durch die Beklagte vorhanden gewesen sein können oder hätten während des Nachlaufs eingetreten sein können, für den die Beklagte nicht verantwortlich gewesen sei.
- 18 Die Beklagte ist der Ansicht, dass auch keine Haftung bestehen würde, wenn die Schäden im Container-Terminal des Hafens in K. entstanden wären. Der Zeitraum, in dem sich die vier Container nach Entladung vom Seeschiff im Container-Terminal befunden hätten, sei haftungsrechtlich nicht der Beklagten zuzurechnen, weil die Empfängerin die Container dort abzuholen und zu übernehmen gehabt habe.
- 19 Bei dem Taifun „Jebi“ habe es sich um den stärksten Taifun seit 25 Jahren gehandelt mit gigantischen Flutwellen und Windgeschwindigkeiten mit bis zu 216 km/h. Die Beklagte sei daher - auch wenn ein Schaden in ihrem Haftungsgewahrsam eingetreten sein sollte - nach § 499 Abs. 1 Ziff. 1 HGB haftungsfrei (vgl. i.E. Ss v. 4.12.2019, S. 3 ff.).
- 20 Die Schadenshöhe werde weiter mit Nachdruck bestritten. Das als Anlage K 6 vorgelegte Gutachten sage schlicht nichts aus. Bestritten bleibe weiter, dass Restwerte nicht zu erzielen gewesen seien.
- 21 Schadensfeststellungskosten der Klägerin gemäß Anlage K 7 habe die Beklagte schon deshalb nicht zu zahlen, weil sie dem Grunde nach nicht hafte.
- 22 Die Klägerin erwidert:
- 23 Sie erklärt sich zu den Wetterverhältnissen in K. und dem Schadensgeschehen mit Nichtwissen. Sie ist der Ansicht, dass es sich bei dem behaupteten Wettergeschehen bereits nicht um ein ungewöhnliches Wetterereignis im Sinne der Vorschrift des § 499 HGB gehandelt habe, weil in Japan mehrfach jährlich Taifune auf das Festland trafen.
- 24 Außerdem behaupte die Beklagte einen Taifun am 4. September 2019. Da - gerichtsnotorisch - Taifune indes immer mit großen Windgeschwindigkeiten/Wassermassen - gleich durch Regen und/oder Wellen - einhergingen, habe mithin die Beklagte einen Vorlauf von vier bis fünf Tagen gehabt, die streitgegenständlichen Güter aus dem Gefahrenbereich herauszubringen und/oder höher zu lagern. Wenn aber die Beklagte über einen Zeitraum von vier bis fünf Tagen gleichwohl keine schadensverhütenden Maßnahmen er-

greife, sei eine Berufung der Beklagten auf die Vorschrift des § 499 HGB per se ausgeschlossen.

- 25 Ergänzend wird für das weitere Vorbringen der Parteien auf die von ihnen gewechselten Schriftsätze nebst deren Anlagen verwiesen.

Entscheidungsgründe

I.

- 26 Die Klage ist zulässig, aber unbegründet.

- 27 Der Klägerin steht gegenüber der Beklagten kein Anspruch zu, und zwar auch nicht gemäß § 498 Abs. 1 HGB i.V.m. § 86 Abs. 1 Satz 1 VVG.

1.

- 28 Zwar wäre die Klägerin gemäß § 86 Abs. 1 Satz 1 VVG infolge Zahlung der geltend gemachten Schadenssumme in Höhe von € 51.280,42, die sich aus der Abfindungs- /Abtretungserklärung der S. AG vom 20.12.2018 (Anl. K 9) ergibt, Inhaberin eines Schadensersatzanspruchs der S. AG geworden.

- 29 Zum Zeitpunkt des Schadensfalles am 4. September 2018 (s.u. I. 2.b)) war die Klägerin noch alleiniger Transportversicherer der S. AG, wie der Transport-General-Police vom 1.12.2010 (Anl. K 10 „neu“) zu entnehmen ist, wonach sich der Vertrag von Jahr zu Jahr verlängert, wenn er nicht drei Monate vor dem jeweiligen Ablauf von einer der Parteien gekündigt wird. Eine Kündigung hat die Beklagte nicht behauptet, obwohl sie für diese ihr günstige Tatsache darlegungspflichtig ist.

2.

- 30 Ein Schadensersatzanspruch der S. AG gemäß § 498 Abs. 1 HGB ist jedoch gar nicht entstanden.

a)

- 31 Zwar ist § 498 Abs. 1 HGB gemäß § 452a HGB anwendbar.

- 32 Denn die Versicherungsnehmerin der Klägerin und die Beklagte haben unstreitig einen multimodalen Frachtvertrag gemäß § 452 HGB abgeschlossen. Steht bei einem solchen Vertragsverhältnis fest, dass die Beschädigung auf einer bestimmten Teilstrecke eingetreten ist, so bestimmt sich die Haftung des Frachtführers nach den Rechtsvorschriften, die auf einen Vertrag über eine Beförderung auf dieser Teilstrecke anzuwenden wären (§ 452a Satz 1 HGB).

- 33 Hier ist der Schaden auf der Teilstrecke des Seetransports entstanden, so dass die Vorschriften des Seehandelsrechts anzuwenden sind.

- 34 Der Schaden ist im Container Yard des Hafens in K. eingetreten (s.u. I. 2.b)). Die Lagerung der Ware im Container-Terminal des Hafens in K. ist dem Seetransport im Sinne des § 452a HGB zuzurechnen. Sie ist als Annex zur Seebeförderung zu sehen. Die Zuordnung zu einer Teilstrecke bestimmt sich nach der Verkehrsanschauung (Koller, TranspR, 9. Aufl., § 452 Rz. 15d). Die Lagerung im Terminal eines Hafens ist geradezu charakteris-

tisch für einen Seetransport und weist eine dementsprechend enge Verbindung hierzu auf (vgl. BGH NJW-RR 2006, 616 Rz. 16).

b)

35 Ebenso liegen die positiven Anspruchsvoraussetzungen des § 498 Abs. 1 HGB vor.

36 Die vom Sachverständigen der B. & T. GmbH festgestellten streitgegenständlichen Näs-
seschäden an Ware in zwei der vier am 4. September 2018 noch im Container Yard des
Hafens in K. befindlichen beförderten Container sind während des Obhutszeitraums ein-
getreten.

aa)

37 Zunächst ist davon auszugehen, dass die Ware einwandfrei (d.h. ohne Feuchtigkeits-
schaden) war, als sie in die fünf 40'-Container verladen worden ist.

38 Angesichts der Ausführungen des Sachverständigen der B. & T. GmbH im Gutachten
vom 28.11.2018 (Anl. K 6), wonach die streitgegenständlichen Näs-
seschäden durch See-
wasser verursacht worden sind (vgl. Gutachten, S. 7 letzter Abs.), ist das Bestreiten der
Behauptung der Klägerin unter Bezugnahme auf das Gutachten, dass die Beklagte die
streitgegenständlichen Güter (vor der Beförderung auf See) vollständig/unversehrt über-
nommen habe, unsubstantiiert und damit unbeachtlich.

39 Entgegen der Ansicht der Beklagten sind in dem Gutachten insoweit auch nicht lediglich
die diesbezüglichen Behauptungen der Empfängerin wiedergegeben. Vielmehr heißt es
in dem Gutachten dazu auch: „Based on the findings made ...“.

bb)

40 Da es sich um Seewasserschäden handelt, können diese auch nicht im Rahmen des
Nachlaufs in Japan J. entstanden sein, so dass das Bestreiten der Behauptung der Klä-
gerin, die streitgegenständlichen Güter hätten auf dem Nachlauf per Land zu der Empfän-
gerin keinen/keine weiteren Schäden genommen, ebenfalls unsubstantiiert ist.

cc)

41 Demnach ist davon auszugehen, dass die Näs-
seschäden an Ware in zwei der beförder-
ten Container am 4. September 2018 eingetreten sind, als sich noch vier der fünf trans-
portierten Container im Container Yard im Hafen in K. befanden und sich in Japan J. der
Taifun „Jebi“ ereignete, welcher auch den Hafen der Stadt K. mit einer Flutwelle erfasste.

42 Zu diesem Zeitpunkt war der von der Beklagten zu verantwortende Obhutszeitraum
noch nicht beendet. Entgegen der von der Beklagten vertretenen Ansicht war der Zeit-
raum, in dem sich die vier Container nach Entladung vom Seeschiff im Container-Termi-
nal K. befunden haben, haftungsrechtlich noch der Beklagten zuzurechnen.

43 Der Haftungsgewahrsam des Transporteurs endet nach § 498 Abs. 1 BGB mit der Ablie-
ferung der Ware. Die Ablieferung ist ein zweiseitiger Akt, durch den der Verfrachter nach
beendigter Beförderung den Besitz am Gut mit Zustimmung des legitimierten Empfän-
gers aufgibt und diesen in den Stand versetzt, den Besitz über das Gut auszuüben (Ra-
be/Bahnsen-Bahnsen, Seehandelsrecht, 5. Aufl., § 498 Rz. 35). Die Übertragung des un-
mittelbaren Besitzes ist demnach nicht unbedingte Voraussetzung für die Ablieferung.

Die Voraussetzungen sind jedoch nach Auffassung des BGH jedenfalls im Regelfall nicht schon mit dem Löschen der Ladung, sondern erst mit dem Beginn der Verladung des Guts auf das Beförderungsmittel erfüllt, mit dem es aus dem Hafen entfernt werden soll (vgl. OLG Hamburg, Urt. v. 04.05.2017 - 6 U 133/16, BeckRS 2017, 135077; BGH, Urt. v. 01.12.2016 - I ZR 128/15, BeckRS 2016, 116079 Rz. 31). Dementsprechend ist beim containerisierten Stückgutverkehr - wie hier - Gegenstand der Ablieferung der beladene Container als solcher, wenn er vom Empfänger übernommen und zum Endbestimmungs-ort weiterbefördert wird, um dort ausgepackt zu werden (Rabe/Bahnsen-Bahnsen, a.a.O., § 498 Rz. 36).

- 44 Hierfür spricht auch die Obliegenheit zur Schadensanzeige des Empfängers nach § 410 HGB. Hiernach muss der Empfänger eine äußerlich erkennbare Beschädigung des Guts bei Ablieferung anzeigen. Dies ist ihm jedoch nur möglich, wenn er die Ware auch tatsächlich besichtigen und untersuchen kann (OLG Hamburg, a.a.O.).
- 45 Diese Voraussetzungen der Ablieferung liegen hier nicht vor. Die Beklagte hat ihren Besitz an den streitgegenständlichen Containern nicht bereits durch Lagerung am Terminal des Hafens aufgegeben. Der Terminal war vielmehr Erfüllungsgehilfe der Beklagten. Die Verarbeitung der Container am Hafen war eine Leistung der Beklagten an die Versicherungsnehmerin der Klägerin, welche die Beklagte auch in der von ihr gegenüber der S. AG gestellten Rechnung vom 2. August 2018 (Anl. K 3) als „Terminal Handling Charge“ auswies. Damit gehört dieser Teil der Leistung auch zu ihrem Haftungsgewahrsam.
- c)
- 46 Es fehlt jedoch an der negativen Anspruchsvoraussetzung des Scheiterns der Entlastung nach § 499 HGB (vgl. Rabe/Bahnsen-Bahnsen, a.a.O., § 498 Rz. 14).
- 47 Denn die Beklagte ist gemäß § 499 Abs. 1 Satz 1 Ziff. 1 HGB von der Haftung befreit. Die Beschädigung der Ware beruht auf Gefahren der See.
- aa)
- 48 Das Vorliegen einer Seegefahr ist nicht bereits deshalb zu verneinen, weil die Ware sich zum Zeitpunkt der Beschädigung bereits an Land befunden hat (s.o. I. 2.b) cc)).
- 49 Die Lagerung im Terminal des Hafens ist rechtlich - wie bereits erwähnt (s.o. I. 1. a)) - als Teil des Seetransports anzusehen. Insoweit wird auch von der „Allonge des Schiffes“ gesprochen (vgl. OLG Hamburg, Urt. v. 04.05.2018 - 6 U 133/16, BeckRS 2017, 135077 Rz. 41). Zwar gelten solche Gefahren nicht als Seegefahren, welche gleichermaßen an Land drohen, wie etwa Sonneneinwirkung oder Regen (vgl. Rabe/Bahnsen-Bahnsen, a.a.O., § 499 Rz. 22). Ein solcher Fall liegt hier aber nicht vor. Vielmehr handelte es sich bei der Überschwemmung mit Salzwasser um eine spezifische Gefahr des Meeres.
- bb)
- 50 Der Begriff der haftungsbefreienden Seegefahr stellt sich als Komplementärbegriff zu den Sorgfaltspflichten des Verfrachters dar (Rabe/Bahnsen-Bahnsen, a.a.O., § 499 Rz. 25). Die Regelung dient der haftungsrechtlichen Abgrenzung von Gefahren, deren Beherrschung von dem Verfrachter erwartet werden kann, von solchen, deren Beherrschung dem Verfrachter nicht zumutbar ist. Richtiger Ansicht nach muss es sich bei der Seegefahr demnach um eine Situation handeln, gegen die sich der Verfrachter auch bei

Anwendung der gebotenen Sorgfalt nicht zu schützen vermochte. Dabei kommt es weder auf Vorhersehbarkeit der Gefahr noch auf die Ungewöhnlichkeit der Gefahrenlage an. Maßgeblich ist allein die Reichweite der Pflicht zur Abwehr von Seegefahren (Rabe/Bahnsen-Bahnsen, a.a.O., § 499 Rz. 27). Erweisen die Sicherheitsvorkehrungen, die die Rechtsordnung im Rahmen der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters, insbesondere unter dem Blickwinkel der Seetüchtigkeit (§ 485 HGB) und der Ladungssicherung, vom Verfrachter verlangt, sich in einer konkreten Gefahrenlage als überfordert, so hat die Seegefahr ein haftungsbefreiendes Maß erreicht, weil das Versagen des Schiffs oder der sonstigen Sicherungen dem Verfrachter dann nicht vorgeworfen wird. Der Verfrachter haftet in dieser Lage nur dann, wenn er trotz dieses die geforderte Sicherheit übersteigenden Gefahrengrades in gegebenem Einzelfall den Schaden hätte verhindern können (§ 499 Abs. 1 Satz 2 HGB) (Rabe/Bahnsen-Bahnsen, a.a.O., § 499 Rz. 25). Nichts anderes als die vorstehend geschilderte Abgrenzung von Gefahrenbereichen hat das Gericht in der mündlichen Verhandlung zum Ausdruck bringen wollen. Der Hinweis darauf, dass möglicherweise eine Sorgfaltspflichtverletzung aufseiten der Beklagten vorliege, weil sie die Container in Anbetracht des herannahenden Taifuns „Jebi“ nicht in Sicherheit gebracht habe, erfolgte seitens des Klägervertreters.

- 51 Es kommt auch nicht darauf an, ob bei Verschiffungen nach Fernost auf der Schadensreise auftretende Taifune ungewöhnlich oder unvorhersehbar gewesen sind, worauf die Klägerin abstellt, da sich aus der Vorhersehbarkeit und der fehlenden Gewöhnlichkeit lediglich ergibt, dass der Verfrachter sich unter diesen Umständen im Rahmen seiner Pflicht zur Sorge für die Seetüchtigkeit des Schiffs darauf einzustellen hatte (vgl. Rabe/Bahnsen-Bahnsen, a.a.O., § 499 Rz. 26).
- 52 Im vorliegenden Fall geht es aber gar nicht um die Reichweite der Pflicht zur Abwehr von Seegefahren während einer Seereise, sondern um die Reichweite der Pflicht zur Abwehr einer Seegefahr zu einem Zeitpunkt, als sich die Güter schon an Land im Container Yard des Hafens in K. befanden.
- 53 Im Übrigen stellte der Taifun „Jebi“ bereits eine außergewöhnliche, nicht vorhersehbare Gefahr dar. Zwar treffen in Japan mehrfach jährlich Taifune an Land, worauf die Klägerin hingewiesen hat, so dass hiermit grundsätzlich gerechnet werden musste. Doch ging die Intensität des Taifuns „Jebi“ weit über das üblicherweise auftretende Maß hinaus. Es handelte sich nach dem von der Beklagten als Anlage B 1 überreichten Pressebericht um den stärksten Taifun seit 25 Jahren, welcher Japan erreichte. Windböen bis zu 216 km/h wurden danach erreicht. Auch die konkrete Gefährdung, welche der Taifun für die Ware darstellte, nämlich die Überflutung des Container-Terminals, stellt sich als außergewöhnlich und keinesfalls alltäglich dar.
- 54 Jedenfalls konnte sich weder die Beklagte selbst noch der in Bezug auf die streitgegenständlichen Container als Erfüllungsgehilfe handelnde Container-Terminal K. (s.o. I. 2.b) cc)), für den die Beklagte insoweit einzustehen hat, (vgl. Rabe/Bahnsen-Bahnsen, a.a.O., § 501 Rz. 15), vor dieser Gefahr bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt schützen. Mehr als die von dem Container-Terminal K. vorgenommene Stapelung der Container, wie auf dem Foto der Anlage B 2 auf Seite 2 oben ersichtlich, war der Beklagten im Rahmen der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht zumutbar. Diese Maßnahme erwies sich insbesondere unter dem Blickwinkel der Ladungssicherung in der konkreten Gefahrenlage aber als überfordert.

cc)

55 Die Klägerin hat auch nicht dargelegt, dass die Beklagte trotz dieses die geforderte Sicherheit übersteigenden Gefahrengrades im gegebenen Einzelfall den Schaden hätte verhindern können (§ 499 Abs. 1 Satz 2 HGB), obwohl sie insoweit die Darlegungslast trägt (vgl. Rabe/Bahnsen-Bahnsen, a.a.O., § 499 Rz. 18).

(a)

56 Die Annahme der Klägerin, dass die Beklagte einen Vorlauf von vier bis fünf Tagen gehabt habe, die streitgegenständlichen Güter aus dem Gefahrenbereich herauszubringen und/oder höher zu lagern, ist angesichts des Umstands, dass im Hafen von K. zum fraglichen Zeitpunkt mehrere 10.000 Container lagerten, wie die Beklagte schon vor der mündlichen Verhandlung unwidersprochen vorgetragen hat, die ebenfalls hätten umgelagert werden müssen, wofür nicht mehr ausreichend Zeit bestand, unrealistisch und deshalb unsubstantiiert.

57 Außerdem hat die Klägerin nicht vorgetragen, dass für eine Umlagerung ausreichende Transport- und Lagerkapazitäten zur Verfügung standen.

(b)

58 Die Beklagte hatte auch nicht die Möglichkeit, für einen Weitertransport der Ware nach deren Verzollung am 31. August 2018 noch vor Eintreffen des Taifuns „Jebi“ zu sorgen.

59 Wie sich aus den Handelsrechnungen (Anl. K 1) ergibt, waren als Lieferbedingungen „DAT K. Port“ vereinbart. Demnach hatte die Empfängerin die Container im Hafen K. abzuholen und zu übernehmen (vgl. DATB 4.).

60 Das hat die Empfängerin nach den Feststellungen des Sachverständigen der B. & T. GmbH am 3. September 2018 im Hinblick auf den Container ... auch getan (vgl. Gutachten, Anl. K 6, S. 3 u. 5). Hätte sie an diesem Tag auch die anderen vier Container abgeholt, wären an den streitgegenständlichen Containern keine Nässeschäden eingetreten.

61 Für dieses Unterlassen der Empfängerin ist die Beklagte jedoch nicht verantwortlich.

II.

62 Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, dass es weder auf die von der Beklagten in deren - nachgelassenem - Schriftsatz vom 4.12.2019 behaupteten Tatsachen ankommt noch auf den Vortrag der Klägerin in deren - nicht nachgelassenem - Schriftsatz vom 15.1.2020.

63 Für eine Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung gemäß § 156 ZPO bestand deshalb kein Anlass.

III.

64 Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 ZPO.

65 Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 S. 1 u. 2 ZPO.

