

# Anwaltskanzlei Grimme & Partner



## NEWSLETTER #4/2015

### Aus dem Inhalt:

Entscheidungsforgänge

*von Benjamin Grimme*

**Seite 2**

Fluggastrechte (Teil 1)

*von Henrik Baark*

**Seite 7**

*Schlagworte: Fluggastrechte, Fluggastrechteverordnung (EG) 261/2004, Compliance Monitoring Abteilung, Auditnachweis.*

Zur Führungsklausel in einer Transportversicherung, der Vermutungswirkung von Sendungspapieren, einem qualifizierten Schulden bei auftragswidriger Beförderung und der Erstattungsfähigkeit entgangenen Gewinns

*von Benjamin Grimme*

**Seite 2**

Ihre Ansprechpartner

**Seite 9**

*Schlagworte: Führungsklausel, qualifiziertes Verschulden, § 435 HGB, § 429 Abs. 3 Satz 2 HGB, entgangener Gewinn*

Anhang (pdf): ADSp & Verloaderbedingungen

Standgeld bei Überschreitung der Ladezeit

*von Angela Schütte*

**Seite 4**

*Schlagworte: Standgeld, Vergütungsanspruch, Entladezeit, § 412 III HGB, Az. 4 C 112/15*

Bei Ablieferung an den richtigen Empfänger unter Weisungsverstoß besteht kein Frachtanspruch

*von Frank Geissler*

**Seite 6**

*Schlagworte: §§ 418, 420, 425 HGB, Art. 12, 17, 23 CMR, §§ 249, 389 BGB, Weisungsverstoß, Ablieferung, Vorkasse, Frachtanspruch, Schadensersatz, Aufrechnung.*

## Entscheidungsfortgänge

In unserem Newsletter 01/2015 (dort auf Seite 6) hatten wir über die Entscheidung des OLG Celle vom 11.12.2014 in einer unserer Sachen berichtet (vgl. TransportR. 2015, S. 159).

Das OLG Celle hat in seiner Entscheidung ein qualifiziertes Verschulden des Frachtführers festgeschrieben, der seinen LKW mit Planensattelaufleger, mit hochwertigen, diebstahlsgefährdeten Elektronikgütern (LED-Fernseher), über Nacht auf einem BAB-Parkplatz abgestellt hat.

Um sich in dem Führerhaus seines LKW zur Ruhe zu legen.

Ohne während der Nacht jedenfalls eine stichprobenartige Überwachung und Kontrolle des Auflegers vorzunehmen.

Gegen die Entscheidung des OLG Celle hat der Frachtführer Nichtzulassungsbeschwerde beim BGH eingelegt.

Der BGH hat die Nichtzulassungsbeschwerde des Frachtführers mit Beschluss vom 23.11.2015, Az.: 1 ZR 12/15, zurückgewiesen.

Benjamin Grimme  
Rechtsanwalt

## Zur Führungsklausel in einer Transportversicherung, der Vermutungswirkung von Sendungspapieren, einem qualifizierten Schulden bei auftragswidriger Beförderung und der Erstattungsfähigkeit entgangenen Gewinns

Gegenstand eines Verfahrens vor dem OLG Celle war ein Sendungsdiebstahl von Unterhaltungselektronik.

Begangen aus einem Planensattelaufleger, abgestellt auf einem Betriebshof.

Zwischen der Versenderin und dem Erstspediteur war vereinbart, dass Transporte nur auf Rasthöfen mit Videoüberwachung unterbrochen werden dürfen, Transporte nur mit Kofferverkehr durchgeföhrt und solche im beladenen Zustand über ein Wochenende hinweg nur auf einen geschlossenen Betriebshof abgestellt werden dürfen.

Der ausföhrende Frachtführer hatte bei Ausföh rung der Beförderung indes zumindest zwei der vorangestellten Vereinbarungen zuwider gehandelt.

Namentlich hatte der Fahrer seine Fahrt für 15 Minuten auf einem unbewachten Autobahnparkplatz, ohne Videoüberwachung unterbrochen und die Beförderung mit einem Planenaufleger durchgeföhrt.

Der Transportversicherer hat den Erstspediteur wegen des insoweit entstandenen Schadens gerichtlich in Anspruch genommen.

Das Landgericht Hannover hatte den Erstediteur in erster Instanz zum vollen Ersatz des Schadens verurteilt.

Das OLG Celle hat die Entscheidung des Landgerichts Hannover mit Urteil vom 26.11.2015, Az.: 11 U 43/15, inhaltlich bestätigt.

Jedoch mit der Maßgabe, dass Zahlung der Entschädigung nicht an den (führenden) Transportversicherer allein, sondern anteilig an die Mitversicherer zu leisten ist.

Das OLG Celle hat dabei festgeschrieben, dass eine Klausel in einer Transportversicherung, wonach der führende Versicherer *von den Mitversicherern bevollmächtigt ist, Rechtstreitigkeiten in ihrem Namen zu führen*, keine sogenannte „aktive Prozessführungsklausel“ darstelle.

D. h., der führende Versicherer nicht berechtigt wäre, Regressansprüche unter der Police im eigenen Namen und auf eigene Rechnung geltend zu machen.

Vielmehr der führende Versicherer lediglich berechtigt ist, seine eigenen Ansprüche und die Ansprüche seines Mitversicherers in dessen Namen geltend zu machen.

Sodass – s. o. – Zahlung, korrespondierend zu den Beteiligungsverhältnissen an der Police, an die beteiligten Versicherer zu leisten ist.

Das OLG Celle hat – unter Verweis auf die aktuelle Rechtsprechung des BGH (vgl. zuletzt BGH, Urteil vom 12.06.2014, Az.: I ZR 50/13) für sich weiter festgeschrieben, dass die Sendungspapiere (Handelsrechnung und/oder Lieferschein) allein für sich keinen

*Anscheinsbeweis* für eine vollständige Übergabe der in den Papieren gelisteten Güter an den Frachtführer begründen würden.

Sondern vielmehr die Frage der vollständigen Übergabe der Sendung sowie deren Wert der freien richterlichen Beweiswürdigung nach § 286 ZPO unterliege und dabei die Sendungspapiere nur eine Indizwirkung begründen würden.

Das OLG Celle hat daher umfassend Beweis über die vollständige Übergabe der von dem Streit betroffenen Güter und die Fehlmenge bei Anlieferung durch Vernehmung der zuständigen Mitarbeiter der Versenderin erhoben.

Hiernach aber die streitgegenständliche Fehlmenge im Gewahrsam des Frachtführers als nachgewiesen erachtet.

In Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des BGH in zweier unserer Sachen (vgl. BGH, TransportR. 2005, Seite 311 (313) und 2010, Seite 437 (440)) hat auch das OLG Celle festgeschrieben, dass das auftragswidrige Verhalten eines Speditors (hier: Einsatz eines Planenauflegers und unbewachtes Abstellen des LKW für 15 Minuten auf einem BAB-Parkplatz ohne Videoüberwachung), stets ein qualifiziertes Verschulden begründe, wenn als Schadensursache ernsthaft in Betracht kommend.

Hieran haben für das OLG Celle keinerlei Zweifel bestanden, da sowohl die Nutzung eines Kofferwagens, als auch die Nutzung eines videoüberwachten Parkplatzes, eine höhere Sicherheit geboten hätten.

Ist aber dem Frachtführer ein qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen, so hat der Frachtführer – so das OLG Celle – grundsätzlich auch Ersatz für den *entgangenen Gewinn* zu leisten.

Der beklagte Spediteur hatte insoweit argumentiert, dass der Versender keinen Ersatz auf entgangenen Gewinn habe, da der Versender sich leichterding eine Ersatzsendung hätte beschaffen und veräußern können.

Das OLG Celle hat sich indes der Auffassung gezeigt, dass bereits nach der Vorschrift des § 429 Abs. 3 Satz 1 HGB auf den Wert der Güter zum Zeitpunkt und am Ort der Übernahme abzustellen sei.

Sodass bei einem Verkauf der Sendung bereits zu diesem Zeitpunkt eben auch der Verkaufspreis maßgeblich sei.

Unter weitergehendem Verweis auf die Rechtsprechung des BGH, wonach der Verkäuflichkeitswert auf der Handelsstufe des jeweiligen Versenders maßgeblich sei (vgl. BGH, Urteil vom 28.06.1993, Az. II ZR 99/92, und (noch einmal) BGH, TransportR. 2010, Seite 437).

Den von dem beklagten Spediteur weitergehend erhobenen Einwand eines Mitverschuldens wegen unterlassener Wertdeklaration hat das OLG Celle mit der Begründung verneint, dass die zu Beginn dargestellten besonderen Sicherheitsvorkehrungen ja eben ausdrücklich, ob des besonderen Wertes und der Diebstahlsgefährdung der Güter, vereinbart worden seien, wie von dem Spediteur nicht substantiiert bestritten.

Sei aber dem Spediteur die besondere Wertigkeit und Diebstahlsgefährdung des ihm

anvertrauten Gutes bekannt, scheidet der Vorwurf eines Mitverschuldens wegen unterlassener Wertdeklaration per se aus, so das OLG Celle.

Benjamin Grimme  
Rechtsanwalt

*Schlagworte:* Führungsklausel, qualifiziertes Verschulden, § 435 HGB, § 429 Abs. 3 Satz 2 HGB, entgangener Gewinn

### **Standgeld bei Überschreitung der Ladezeit**

In der Entscheidung des Amtsgerichts Schwetzingen vom 02.12.2015 ging es um die Frage, ob die Klägerin, ein Standgeld für Wartezeit bei der Beladung von der Beklagten ersetzt verlangen könnte.

Dem Urteil lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Klägerin wurde seitens der Beklagten mit der Durchführung eines grenzüberschreitenden Transportes beauftragt.

Hinsichtlich der Entladung hieß es im Transportauftrag: „Entladen am 04.08.2012 (gemeint war 2014), zwischen 07:00 Uhr und 19:00 Uhr.“ Der abliefernden Unterfrachtführerin der Klägerin war gegen 08:00 Uhr an der Entladestelle. Entladen wurde er jedoch zunächst nicht.

Die Klägerin informierte die Beklagte mit E-Mail vom selben Tage gegen 10:00 Uhr darüber, dass die Entladung bislang nicht stattgefunden habe und sich weitere neun Lkws vor dem abliefernden Lkw der Klägerin befanden.

Die Klägerin machte die Beklagte darauf aufmerksam, dass zwei Stunden standgeldfrei seien und danach pro Stunde EUR 50,00 berechnet werden würde. Im Übrigen wies die Klägerin die Beklagte darauf hin, die Beklagte möge dafür Sorge tragen, dass das Fahrzeug umgehend entladen wird.

Unstreitig wurde sodann der Lkw erst gegen 14:00 Uhr entladen.

Die Klägerin berechnete der Beklagten daraufhin vier Stunden Standgeld.

Die Beklagte wies die Forderung der Klägerin zurück und vertrat die Auffassung, dass die Entladezeit zwischen 07:00 Uhr und 19:00 Uhr angegeben sei und dies gleichbedeutend damit sei, dass die Entladung gegen 14:00 Uhr innerhalb der vertraglich vereinbarten Entladezeit erfolgt sei.

Die Klägerin beauftragte ihre Prozessbevollmächtigten mit der Durchsetzung des geltend gemachten Standgeldanspruchs und da dieser vorgerichtlich nicht zum Ausgleich gebracht wurde, musste Klage erhoben werden.

Mit der Klage verlangte die Klägerin die Zahlung des berechneten Standgeldes sowie die vorgerichtlichen Kosten ihrer Prozessbevollmächtigten. Dem Transportauftrag lagen die ADSp zugrunde.

Die Beklagte wehrte sich damit, dass sie die Auffassung vertrat, die Klägerin sei nicht aktivlegitimiert. Nicht die Klägerin habe an der Entladestelle gewartet, sondern der Subunternehmer. Es sei nicht nachgewiesen, dass die Klägerin ihrem Subunternehmer das geltend gemachte Standgeld gezahlt habe.

Im Übrigen wiederholte die Beklagte ihr vorgerichtliches Vorbringen, sie war der Auffassung, dass der Entladezeitpunkt zwischen 07:00 Uhr und 19:00 Uhr zu liegen hatte und dieser hier vorliegend auch eingehalten worden sei, da der Lkw unstreitig um 14:00 Uhr entladen worden war.

Das Amtsgericht Schwetzingen hat zu Gunsten der Klägerin entschieden und der Klage in voller Höhe stattgegeben.

Das Amtsgericht Schwetzingen stellte fest, dass selbstredend die Klägerin Frachtführerin im Sinne des § 412 Abs. 3 HGB sei und es völlig unerheblich sei, dass die Klägerin kein eigenes Beförderungsmittel eingesetzt habe.

Im Übrigen machte das Gericht deutlich, dass gemäß der Vorschrift des § 412 Abs. 3 HGB klargestellt worden sei, dass das Warten des Frachtführers über die gewöhnliche oder vertraglich vereinbarte Entladezeit hinaus eine im Zusammenhang mit der Vertragserfüllung stehende Leistung darstellt, für die er grundsätzlich eine Vergütung verlangen kann. Für eine den Umständen des Falles angemessene Dauer der Entladezeit kann er keine besondere Vergütung verlangen, denn die Entladezeiten sind durch das Beförderungsentgelt mit abgegolten.

Vorliegend machte das Gericht deutlich, dass die Parteien jedoch eine vergütungsfreie Entladezeit für die Zeit von 07:00 Uhr bis 19:00 Uhr nicht vereinbart hätten. Es sei mithin keine vertraglich vereinbarte Entladezeit vereinbart, so dass nach Auffassung des Gerichts, eine Entladezeit von zwei Stunden als durchaus angemessen zu sehen sei. Da jedoch die

Klägerin mehr als zwei Stunden gewartet habe, könne sie für die weitere Wartezeit das geltend gemachte Standgeld verlangen.

Der Betrag EUR 50,00 war der Höhe nach nicht zu beanstanden. Selbst die Beklagte hatte die Angemessenheit des genannten Betrages nicht in Abrede gestellt.

Im Übrigen stellte das Gericht klar, dass es sich bei dem geltend gemachten Standgeld nicht um eine Schadensersatzleistung handeln würde, sondern um eine Vergütung, die für die nach Ablauf der Entladezeit durch die Klägerin erbrachte Leistungen eine verlängerte Bereitstellung des Transportmittels darstellen würde.

In dem Zusammenhang machte das Gericht insbesondere deutlich, dass es für den geltend gemachten Anspruch der Klägerin unerheblich sei, ob der von ihr beauftragte Unterfrachtführer im Verhältnis zur Klägerin ein eigenes Standgeld ersetzt verlangt habe.

Mithin wurde das geltend gemachte Standgeld sowie die vorgerichtlichen Kosten der Prozessbevollmächtigten in voller Höhe stattgegeben.

Angela Schütte  
Rechtsanwältin  
Fachanwältin für Transport- und Speditionsrecht

*Schlagworte:* Standgeld, Vergütungsanspruch, Entladezeit, § 412 III HGB, Az. 4 C 112/15

## **Bei Ablieferung an den richtigen Empfänger unter Weisungsverstoß besteht kein Frachtspruch**

Das Amtsgericht (AG) München hat in einem kürzlich von unserer Kanzlei erstrittenen Urteil (Urteil vom 04.11.2015, Az. 251 C 4227/15) die Frachtenklage eines von der Mandantin eingesetzten Subunternehmers abgewiesen, nachdem dieser die Sendung entgegen der ihm erteilten Weisung ausgeliefert hatte.

Die Mandantin war von einem griechischen Unternehmen mit dem Transport von Büromöbeln von Österreich nach Griechenland beauftragt worden. Mit der Beförderung wurde von ihr ein Subunternehmer beauftragt. Da es sich um einen ihr unbekanntem Auftraggeber handelte, erteilte sie dem Subunternehmer die Weisung, das Gut erst nach Einholung ihrer Zustimmung abzuliefern. Diese wollte sie erst nach Eingang der Fracht bei ihr erteilen.

Tatsächlich lieferte der Subunternehmer jedoch ohne vorherige Zustimmung ab.

Der Auftraggeber bezahlte der Mandantin die Fracht nicht, Inkassobemühungen, u.a. unter Einschaltung lokaler Anwälte, blieben erfolglos.

Die Mandantin verweigerte einen Ausgleich des Frachtlohns gegenüber ihrem Subunternehmer, da der Vertrag schon mangels weisungsgemäßer Ablieferung nicht erfüllt sei, hilfsweise rechnete sie mit ihrem Schadensersatzanspruch wegen entgangener Fracht auf.

Zu Recht, wie nun das Amtsgericht befand:

Es folgte dabei der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGH, Urteil vom 27.01.1982, Az. I ZR 33/80, NJW 1982, 1944) sowie des Oberlandesgerichts München (OLG München, Urteil vom 26.01.2011, Az. 7 U 3426/10), wonach eine Ablieferung unter Weisungsverstoß einem Verlust des Gutes im Sinne von § 425 HGB bzw. Art. 17 CMR gleichkomme. In diesem Fall sei mit dem Gut nicht nach dem Inhalt des Frachtvertrages verfahren worden, denn der berechnete Absender habe das Gut nur unter bestimmten Voraussetzungen aus der Hand geben wollen, welche hier nicht erfüllt seien. Dies sei einem Verlust gleichzusetzen.

Danach entfalle entsprechend § 432 HGB bzw. Art 23 Abs. 4 CMR wie im Verlustfalle ein Frachtanspruch.

Die Mindermeinung geht übrigens in diesen Fällen zwar von einer wirksamen Ablieferung aus, gewährt dem Auftraggeber aber einen Schadensersatzanspruch in Höhe der ihm entgangenen Fracht, mit welchem er grundsätzlich aufrechnen kann.

Frank Geissler  
Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Transport-  
und Speditionsrecht  
Fachanwalt für Versicherungsrecht

*Schlagworte: §§ 418, 420, 425 HGB, Art. 12, 17, 23 CMR, §§ 249, 389 BGB, Weisungsverstoß, Ablieferung, Vorkasse, Frachtanspruch, Schadensersatz, Aufrechnung.*

## Fluggastrechte (Teil 1)

Die Fluggastrechteverordnung (EG) 261/2004 zur Stärkung der Verbraucherrechte ist ein sehr teures Unterfangen für Luftfahrtunternehmen in ganz Europa. So trägt eine Fluggesellschaft für einen Flug von Hamburg nach Hurghada, Ägypten mit einer berechneten Entfernung von 3.529 km bei einer Verspätung von drei Stunden oder mehr ein Kostenrisiko von EUR 600,00 pro Fluggast. Für ein Flugticket erhält die Fluggesellschaft im Rahmen einer Pauschalreise etwa EUR 250,00 vom Reiseveranstalter des Touristen, bei einem Einzelplatzverkauf in der Hochsaison etwa EUR 450,00 für Hin- und Rückflug. Folglich erhalten die Fluggäste im Falle einer erfolgreichen Geltendmachung des Anspruchs zusätzlich zur den EUR 250,00 bis EUR 450,00, welche sie für das Flugticket gezahlt haben etwa – je nach Buchung – zwischen EUR 150,00 bis EUR 350,00, obgleich sie die volle Leistung, eine sichere Luftbeförderung zum Urlaubsort in Anspruch genommen haben. Für die Fluggesellschaft bedeutet dies bei einer Beförderung von 180 Fluggästen in einem Airbus A320 ein Kostenrisiko von EUR 108.000,00 für den Hinflug und dementsprechend EUR 216.000,00 für die gesamte Rotation ab einer Verspätung von drei Stunden aus der Fluggastrechteverordnung.

Fraglich ist, wie das Kostenrisiko auf systematische Art und Weise reduziert werden kann.

Zunächst ist es wichtig, dass die Fluggesellschaft die Kontaktdaten ihrer Fluggäste erhält. So kann sie im Falle einer Annullierung eines Fluges die Fluggäste

von diesem Flug selbst 14 Tage vor Abflug informieren. Wichtig ist, dass die Informationskette inklusive Datum und Uhrzeit protokolliert vom Übermittler der Nachricht wird, um ggf. vor Gericht die Benachrichtigung des Fluggastes über die Annullierung nachweisen zu können.

Demnach ist es bereits während des Buchungsvorgangs wichtig, dass die Daten an die Fluggesellschaft übermittelt werden. Dies kann in der Praxis in der Zusammenarbeit mit Reiseveranstaltern oder Buchungsplattformen im Internet schwierig sein. Gleichwohl steht in erster Linie die Fluggesellschaft im Rahmen der Fluggastrechte in der Haftung und nicht der Reiseveranstalter. Aus diesem Gesichtspunkt erscheint es rechtlich sinnvoll, dass Flugtickets nur von ausdrücklich autorisierten Händlern verkauft werden dürfen, mit welchen die Fluggesellschaft entsprechende Vereinbarungen zu den Passagierdaten hat.

Ferner ist es wichtig, dass der Fluggast über seine Rechte informiert wird. Dies klingt aus der Sicht einer Fluggesellschaft erstmal kontraproduktiv, weil schließlich der Grundsatz gilt, wo es keinen Kläger gibt, gibt es auch keinen Richter, also sofern der Fluggast seine Rechte nicht kennt, wird er auch nicht klagen. Andererseits sind die Fluggastrechte inzwischen durch Medien und Plakate an jedem Flughafen sehr bekannt. Zudem würde eine Fluggesellschaft gegen die Informationspflicht nach Art 14 der Fluggastrechteverordnung verstoßen. Bei solch einem Verstoß gegen die Informationspflicht durch Unterlassen muss die Gesellschaft mit einem Bußgeldverfahren durch das Luftfahrtbundesamt rechnen.

Ein solcher Hinweis auf die Fluggastrechte sollte bereits am Check-in nachweislich vor-

handen sein. Oftmals wird dies über Monitore über den Abfertigungsschaltern oder durch kleine Pappaufsteller gelöst. Eine Fluggesellschaft kann die Einhaltung ihres Verfahrens durch die interne Compliance Monitoring Abteilung während der Stationsaudits systematisch überprüfen. Auditnachweise eignen sich in der Regel sehr gut zur Verteidigung von Bußgeldverfahren oder auch zivilen Klagen.

Henrik Baark  
Rechtsanwalt

*Schlagworte: Fluggastrechte, Fluggastrechteverordnung (EG) 261/2004, Compliance Monitoring Abteilung, Auditnachweis.*



---

**Ihre Ansprechpartner:**

Benjamin Grimme:  
b.grimme@grimme-partner.com

Angela Schütte:  
a.schuette@grimme-partner.com

Frank Geissler  
f.geissler@grimme-partner.com

Henrik Baark  
h.baark@grimme-partner.com

Grimme & Partner,  
Neumühlen 9, 22763 Hamburg  
Tel.: +49 40 32 57 87 70  
Fax: +49 40 32 57 87 99  
[www.grimme-partner.com](http://www.grimme-partner.com)

Auf Anfrage stellen wir Ihnen gerne Abschriften der hier zitierten Urteile und Beschlüsse zur Verfügung.

**Wir danken allen unseren Mandanten und Kollegen für die Zusammenarbeit im letzten Jahr.**

**Gleichzeitig wünschen wir unseren geschätzten Lesern ein gutes und erfolgreiches Jahr 2016!**