Anwaltskanzlei Grimme & Partner

NEWSLETTER #5/2017

Aus dem Inhalt:

Verstöße gegen die Tiefkühllebensmittelverordnung (TLMV) begründen bei der Beförderung tiefgekühlter Lebensmittel (stets) einen Totalschaden unbeschadet des mikrobiologischen Zustandes
von Benjamin Grimme **Seite 2**

Schlagworte: Tiefkühllebensmittelverordnung, § 2 Abs. 4 TLMV, Tiefkühlware, Stechthermometer, Infrarotthermometer, Artikel 29 CMR, § 249 ff. BGB, Artikel 17 CMR, Artikel 23 CMR, auftragswidriges Verhalten; qualifiziertes Verschulden, schadensbedingte Kosten

Übernahme des Sendungsgutes mit nicht ordentlich gereinigtem LKW
von Angela Schütte **Seite 4**

Schlagworte: Schadensersatzanspruch gem. Art. 17, 29 CMR, Vermischungsschaden, Pflicht zur Übernahme des Sendungsgutes mit gereinigtem LKW

Beförderung im Einzelfall genügt für Umzugsvertrag
von Frank Geissler **Seite 6**

Schlagworte: §§ 407, 451ff HGB, §§ 823, 249 BGB, Umzugsvertrag, Gewerbsmäßigkeit, Vorbehalt, Rügefrist, Schadenshöhe

Kosten durch Piratenangriffe auf Seeschiffe im Rahmen der Havarie-grosse abrechenbar
von mr Hannes Gärtner LL.M. **Seite 8**

Schlagworte: Piraterie, Havarie-grosse, große Havarei, York-Antwerp-Regeln, Longchamp

AG Brake: AGB-Klausel 24 Stunden standgeldfrei ist unwirksam
von mr Hannes Gärtner LL.M. **Seite 10**

Schlagworte: § 412 Abs. 3 HGB, Standgeld, AGB-Klausel, standgeldfrei

Beweiskraft einer Empfangsbescheinigung des LKW-Fahrers für die Übernahme eines Frachtgutes, wenn dem LKW- Fahrer eine Kontrolle des Inhaltes bei Übernahme nicht möglich ist.
von Folkert Baars **Seite 12**

Schlagworte: Haftung für Verlust einzelner Güter, wenn der Frachtführer nur sinnvoll beladene Auflieger des Absenders übernimmt; Beweiswirkung einer Empfangsquittung auf einem Standartformular hinsichtlich des Inhalts des Aufliegers; Auswirkung der Kenntnis des Frachtführers davon, dass seine Fahrer solche Empfangsquittungen ohne Vorbehalt unterschreiben

Ihre Ansprechpartner **Seite 14**

Verstöße gegen die Tiefkühllebensmittelverordnung (TLMV) begründen bei der Beförderung tiefgekühlter Lebensmittel (stets) einen Totalschaden unbeschadet des mikrobiologischen Zustandes

Das OLG Düsseldorf hatte mit Urteil vom 8. November 2017, Aktenzeichen I-18 U 173/15, (rechtskräftig) in einer unserer Sachen (auch) über die Fragen zu entscheiden, wann nach Artikel 17 Abs. 1 CMR ein Gut abgeliefert ist und ob/wann ein Verstoß gegen die Vorschriften der Tiefkühllebensmittelverordnung (TLMV) während einer grenzüberschreitenden Beförderung per Lkw einen (Total-) Schaden an dem beförderten Tiefkühlgut begründet.

Der verantwortliche Frachtführer war im März 2011 beauftragt, Tiefkühlprodukte von Rotterdam nach Düsseldorf zu verbringen; unter Anweisung einer Kühlung von -20°C.

Der Frachtführer hat die Sendung zwischen dem 8. März 2011, 17.00 Uhr und dem 9. März 2011, 12.00 Uhr, ungekühlt von Rotterdam nach Düsseldorf befördert.

Bei Ankunft in Düsseldorf wurden - bei Messungen mit einem Infrarotthermometer - Temperaturen von deutlich über -18°C festgestellt.

Der Frachtführer hat sodann die Sendung nach Rotterdam (wiederum ungekühlt) zurückbefördert, wobei strittig war, ob eigenmächtig oder auf Anweisung der Empfängerin.

In Rotterdam wurde die Sendung (bei Umgebungstemperaturen von + 5°C) erneut stichprobenartig - mit Infrarot- und Stechthermometern - untersucht, wobei Temperaturen von teilweise nur noch - 14,1°C festgestellt wurden.

So dann wurde die Sendung in Rotterdam bei - 20°C eingelagert und am 14. März 2011 erneut bei der Empfängerin - gegen reine Quittung - angeliefert.

Die Transportversicherer haben den Frachtführer wegen eines Totalschadens an den beförderten Gütern regresspflichtig gehalten.

Nachdem das Landgericht die Klage der Transportversicherer abgewiesen hat, ein gerichtlicherseits bestellter Sachverständiger von den Transportversicherern erfolgreich als befangen abgelehnt wurde, hat das OLG Düsseldorf der Klage der Transportversicherer vollumfänglich stattgegeben.

Mit der Begründung, dass die Obhut des Frachtführers erst mit der endgültigen Ablieferung des Guts am 14. März 2011 beendigt gewesen.

Da die frachtrechtliche Ablieferung nach Artikel 17 Abs. 1 CMR voraussetzt, dass der Transporteur den Empfänger in die Lage versetzt, sich

in den Besitz des Transportgutes zu setzen, wie von dem Transporteur darzulegen und zu beweisen, so dass es zu Lasten des Frachtführers gehe, dass in dem Verfahren ungeklärt geblieben ist, warum (eigenmächtig oder auf Weisung der Empfängerin) der Transporteur das Gut nach Rotterdam zurückbefördert habe.

Das OLG Düsseldorf hat hiernach noch einmal (vgl. insoweit auch bereits: OLG Düsseldorf, Urteil vom 9. Oktober 2002, Aktenzeichen 18 U 38/02) festgeschrieben, dass bei einem Verstoß gegen die Bestimmungen der TLMV, nach welcher nach § 2 Abs. 4 lediglich kurzfristige Schwankungen von höchstens +/- 3°C zulässig sind, das beförderte Gut nicht mehr verkehrsfähig ist, d. h. einen Totalschaden erlitten hat.

Unbeschadet (!) des mikrobiologischen Zustandes der Ware.

Da aufgrund der lebensmittelrechtlichen Folgen und dem möglichen Imageschaden bei dem Inverkehrbringen von Gütern, welche den lebensmittelrechtlichen Vorschriften nicht mehr genügen, grundsätzlich von einem Totalschaden an den Gütern auszugehen sei, da nicht mehr verkehrsfähig.

Anderes ergäbe sich - so das OLG Düsseldorf auch nicht aus den wechselseitig in Düsseldorf und Rotterdam vorgenommenen Temperaturmessungen, welche sich teilweise innert der nach den TLMV erlaubten -18°C befunden haben.

Da nämlich die durchgeführten Messungen nicht (durchgängig) mit sog. Stechthermometern, sondern auch mit Infrarotthermometern durchgeführt worden sind, nach übereinstimmenden gutachterlichen Feststellungen aber allein Messungen mit einem Stechthermometer geeignet gewesen wären, verlässliche Ergebnisse zu erbringen.

Das gehe - so das OLG Düsseldorf - zu Lasten des Frachtführers.

Abschließend hat das OLG Düsseldorf auch ein qualifiziertes Verschulden des Frachtführers festgestellt, da der Frachtführer - entgegen der ihm erteilten Weisung einer aktiven Kühlung mit - 20°C - das Gut vertragswidrig mit einem Fahrzeug ohne Kühlung befördert habe.

Ein vertragswidriges Verhalten eines Frachtführers aber stets ein qualifiziertes Verschulden begründet (so im Übrigen auch BGH, TransportR. 2005, S. 311 (313) und TransportR. 2010, S. 437 (440)).

Entsprechend könne sich der Frachtführer (auch) nicht auf die Haftungsbeschränkungen nach Artikel 23 berufen und habe daher auch die (nach Artikel 23 Abs. 4 CMR nicht erstattungsfähigen) schadensbedingten Kosten der Entsorgung, Abwicklung des Schadens, Frachten der Rückfracht, pp. zu tragen.

Benjamin Grimme
Rechtsanwalt

Schlagworte: Tiefkühllebensmittelverordnung, § 2 Abs. 4 TLMV, Tiefkühlware, Stechthermometer, Infrarotthermometer, Artikel 29 CMR, § 249 ff. BGB, Artikel 17 CMR, Artikel 23 CMR, auftragswidriges Verhalten; qualifiziertes Verschulden, schadensbedingte Kosten

Übernahme des Sendungsgutes mit nicht ordentlich gereinigtem LKW

Das Amtsgericht-Hamburg Harburg hatte in seiner Entscheidung vom 15.03.2017 über folgenden Sachverhalt zu entscheiden:

Die von hieraus vertretene Klägerin war seitens ihrer Auftraggeberin mit einem Transport von Blähton von Randers in Dänemark nach Hamburg zu einem dort ansässigen Betonwerk beauftragt worden.

Die Klägerin führte den Transport nicht selbst durch, sondern beauftragte mit der Durchführung die Beklagte. Die Beklagte vergab den Auftrag an ihre Unterfrachtführerin weiter.

Der Blähton wurde dem ausführenden Frachtführer im Juni 2015 übergeben. Der übernehmende Fahrer hatte auf dem CMR-Frachtbrief keine Schäden am Transportgut abgeschrieben.

Das Sendungsgut, welches als Schüttgut transportiert wurde, wurde am Tag nach der Übernahme bei der Empfängerin angeliefert und in den dortigen Aufnahmetrichter abgekippt. Hierbei – so behauptet es die Klägerin – habe der Zeuge beobachtet, dass beim Anschlagen der Muldenklappe Raps-Pellets, die sich in deutlicher Menge an den Muldenwänden des LKW befunden hätten, mit in den Aufnahmetrichter gefallen seien und sich mit dem Transportgut vermischt hätten.

Auf dem Frachtbrief wurden jedoch seitens des Empfängers keine Schäden abgeschrieben.

Das Transportgut wurde durch einen Gutachter besichtigt. Der Gutachter kam zu dem Ergebnis, dass das Gut aufgrund der Verunreinigung mit Raps-Pellets nicht mehr verwertet werden konnte. Es entstand ein Sachschaden in Höhe von ca. EUR 1.500,00.

Die Sendung wurde nach Dänemark retourniert und es fielen Retourekosten von ca. EUR 520,00 an. Zudem fielen Gutachterkosten von ca. EUR 560,00 an.

Die Klägerin wurde von ihrer Auftraggeberin für den entstandenen Schaden haftbar gehalten und glich den Schaden aus.

Die Beklagte verweigerte die Zahlung.

Streitig war zwischen den Parteien, ob das Sendungsgut bei Übernahme bereits verunreinigt war oder aber es zu einer Verunreinigung im Obhutszeitraum der Beklagten gekommen war.

Die Klägerin hatte herausgefunden, dass der LKW bei dem vorherigen Transport mit einem Bioprodukt beladen gewesen war. Die Klägerin ging daher davon aus, dass der LKW vor Übernahme des streitgegenständlichen Sendungsgutes nicht ordnungsgemäß gereinigt worden war. Im Übrigen vertrat die Klägerin die Auffassung, dass es nicht Sache der Absenderin sei, den LKW vor Beladung zu überprüfen, ob dieser ordnungsgemäß gereinigt worden sei.

Es sei von einem Totalschaden des Sendungsgutes auszugehen. Das Sendungsgut könne nicht mehr für die Herstellung von Leichtbeton genutzt werden.

Die Beklagte ihrerseits behauptet, der eingesetzte LKW sei nicht verunreinigt gewesen. Das Fahrzeug sei vor Beladung gereinigt worden. Im Übrigen sei es Sache der Absenderin gewesen, zu prüfen, ob die Ladefläche des Transportfahrzeugs nicht verunreinigt gewesen sei. Es sei schließlich wesentliche Aufgabe der Absenderin, nach § 412 HGB die Vornahme der Verladung des Transportgutes vorzunehmen. Daher obliege ihr auch die Überprüfung, ob der LKW hinreichend gereinigt gewesen sei.

Das Amtsgericht Hamburg-Harburg kam zu dem Ergebnis, dass der Klägerin die geltend gemachten Schadensersatzansprüche zustehen würden.

Der Schadensersatzanspruch stünde der Klägerin aus Art. 17 Abs. 1, 29 CMR zu.

Es handelt sich bei dem streitgegenständlichen Transport um einen grenzüberschreitenden LKW-Transport. Daher finden die Vorschriften der CMR Anwendung. Die Beklagte habe sich ein Verschulden der von ihr eingesetzten Subunternehmerin gem. § 278 BGB zuzurechnen.

Das Amtsgericht ging aufgrund der Tatsache, dass es keine Abschreibung im Frachtbrief gab, davon aus, dass die Absenderin der Unterfrachtführerin das Transportgut einwandfrei übergeben hatte. Das Amtsgericht stellte fest, dass die Beklagte nichts dazu vorgetragen und auch nicht unter Beweis gestellt habe, dass der Anschein aus dem Frachtbrief erschüttert oder aber widerlegt sei.

Im Übrigen hatte nach Ansicht des Amtsgerichtes die Beweisaufnahme ergeben, dass die Unterfrachtführerin das Transportgut bei der Empfängerin mit Raps-Pellets kontaminiert ablieferte.

Der angehörte Zeuge hatte hierzu anschaulich geschildert, dass er bei der Ablieferung dabei gewesen sei. Zunächst sei bei der Entladung nichts Besonderes zu bemerken gewesen. Da jedoch die angelieferten Materialien gerne am Rand des Transportbehältnisses kleben bleiben würden, sei es Usus, dass der LKW-Fahrer die Klappe 2-3 Mal gegen die Mulde schlägt, damit sich auch der Rest des vorhandenen Materials lösen würde. Dies sei hier von dem abliefernden Fahrer ebenso gemacht worden. Dabei habe der Zeuge beobachtet, dass nicht nur das bestellte Material, sondern auch ein Haufen Getreide-Pellets aus der Mulde heraus fielen.

Die Ladung habe erst am Ende des Förderwegs separiert werden können und nicht bereits am Aufgabetrichter. Am Ende des Förderwegs sei die Ladung in einer separaten Kammer angekommen und man habe daher die Untersuchung des an diesem Tag angelieferten Materials vornehmen können.

Die Verunreinigung habe dazu geführt, dass das Transportgut nicht mehr in der Betonproduktion hätte eingesetzt werden können. Es sei davon auszugehen, dass die Biopellets den zu produzierenden Beton so in seiner Konsistenz geschwächt hätten, dass die Statik der Gebäude, die mit dem Beton hätten gefertigt werden sollen, eine Gefahr für Leib und Leben

der Personen, die sich in solchen Gebäuden befinden, darstellen würden. Es sei daher zu einer Retoure der gesamten Sendung gekommen.

Im Übrigen hat der Zeuge bekundet, dass er seitens der Verkäuferin auf Nachfrage erfahren habe, dass der anliefernde LKW tatsächlich zuvor organische Pellets transportiert hatte.

Warum es in dem Frachtbrief zu keinerlei Abschreibung gekommen sei, wisse er nicht, da er den Frachtbrief nicht unterschrieben habe. Es sei jedoch nicht auszuschließen, dass der Mischmeister den Frachtbrief bereits vor Entladung unterschrieben habe.

Nach Ansicht des Gerichtes konnte die Beklagte nicht damit gehört werden, dass es Aufgabe der Absenderin gewesen sei, eine Überprüfung des LKWs vor Beladung vorzunehmen. Nach Auffassung des Amtsgerichtes sei es Sache des Frachtführers, den ordnungsgemäßen Zustand des Transportfahrzeuges zu gewährleisten. Grundsätzlich dürfe sich die Absenderin auf den ordnungsgemäßen Zustand des Transportfahrzeuges verlassen. Es sei denn, es ergebe sich eine Erkennbarkeit eines abweichenden Zustandes ohne besondere Inspektion. Dies sei hier jedoch weder von der Beklagten vorgetragen noch anderweitig ersichtlich.

Ferner ging das Amtsgericht davon aus, dass der Beklagten eine leichtfertige Schadensverursachung anzulasten sei. Die Beklagte sei ihrer sekundären Darlegungslast nicht nachgekommen und im Übrigen war nach Überzeugung des Gerichtes anzunehmen, dass eine nicht unerhebliche Menge an organischen Pellets im Transportfahrzeug zur Verunreinigung geführt habe. Es sei daher davon auszugehen, dass nicht einmal der geringste Reinigungsgrad, der von dem Transportfahrzeug zu erwarten gewesen sei, nämlich zumindest Besenreinheit, eingehalten worden war, so dass das Transportfahrzeug in verunreinigtem Zustand grob leichtfertig und in dem Bewusstsein eines wahrscheinlichen Schadensreintritts eingesetzt worden war.

Angela Schütte
Rechtsanwältin
Fachanwältin für Transport- und Speditionsrecht

Schlagworte: Schadensersatzanspruch gem. Art. 17, 29 CMR, Vermischungsschaden, Pflicht zur Übernahme des Sendungsgutes mit gereinigtem LKW

Beförderung im Einzelfall genügt für Umzugsvertrag

Wenn ein Unternehmer im Rahmen seiner sonstigen gewerblichen Tätigkeit gelegentlich die Beförderung von Umzugsgut durchführt, ist dieser als Möbelspediteur anzusehen und haftet entsprechend den §§ 407, 451 HGB.

In einem kürzlich von uns für den betroffenen Unternehmer vor dem Landgericht Berlin (Urteil vom 09.10.2017, (Az. 95 O 27/17) geführten Klagverfahren ging es um eine mögliche Haftung angesichts der Beförderung einiger Büromöbel der Klägerin.

Die Beklagte betreibt ein Dienstleistungsunternehmen betreffend Rund-um-Serviceleistungen für Büroorganisation.

Im Zuge der Verlegung ihrer Büroräume beauftragte die Klägerin diese mit dem Transport von zwölf Schreibtischen, zwölf Stühlen, einem Edelstahlspind, zwei Standleuchten und Gegenständen einer Küchenausstattung. Die Beklagte führte diese Dienstleistung zu einem Festpreis aus und verwies hierbei auf Haftungsbeschränkungen „pro Kubikmeter Laderaum."

Der Transport wurde sodann durch einen Subunternehmer durchgeführt. Auf dem Frachtbrief wurde seitens der Klägerin der Empfang nur unter Vorbehalt quittiert.

Die Klägerin behauptete Beschädigungen an ihrem Mobiliar, u.a. durch unsachgemäßes Stapeln der Tische im Lkw, in Höhe von rund EUR 10.600,-.

Sie stützte sich bei ihren Ansprüchen auf § 823 BGB (Eigentumsverletzung) sowie allgemeine schuldrechtliche Anspruchsgrundlagen.

Die Beklagte und der dem Rechtsstreit beigetretene Subunternehmer als Nebenintervenient haben sich auf die nicht rechtzeitige Rüge der äußerlich erkennbaren Beschädigungen gemäß §§ 451 f Nr. 1 HGB berufen und ferner insbesondere beanstandet, dass fragliche Büromöbel nach dem Vorbringen der Klägerin nicht in deren Eigentum standen. Danach soll nämlich deren Geschäftsführer fragliche Möbel von einer anderen Gesellschaft käuflich erworben haben, bei welcher er zunächst beschäftigt war.

Das Landgericht beurteilte den zugrundeliegenden Vertrag als Umzugsvertrag gemäß §§ 407, 451 HGB.

Es stellte hierzu klar, dass nach dem Willen des Gesetzgebers der Frachtführer nicht das Beförderungsgeschäft selbst gewerbsmäßig betreiben müsse, vielmehr reiche es aus, wenn er nur gelegentlich oder sogar nur in einem konkreten Einzelfall einen Transport durchführen würde. Entscheidend sei, dass die Beklagte grundsätzlich gewerblich handele.

Die Vereinbarung von Transportleistungen gegen ein festes Entgelt und der weitere Hinweis auf Haftungsbeschränkungen nach dem Transportrecht führten dazu, dass die Beklagte nicht etwa als Spediteurin oder sonstiger Dienstleister lediglich mit der Vermittlung beauftragt gewesen sei.

Es fehle jedoch bereits an einer schlüssigen Darlegung einer Schadensbelastung durch die Klägerin. Ein Eigentum der Klägerin an den Tischen sei nicht dargelegt. Die Erwerbsrechnung laute auf ein anderes Unternehmen, auch ein – bestrittener - Erwerb durch den Geschäftsführer der Klägerin würde dabei zu keiner Schadensbelastung dieser selbst führen.

Auch hinsichtlich der weiter gerügten Schäden an den Stühlen, dem Spind und den Standleuchten fehle es schon an einer Substantiierung zur Art der Beschädigungen, da sich die Klägerin lediglich auf einige allgemeine Ausführungen und wenige Fotos beschränke. Es fehle ferner auch substantiierter Vortrag dazu, weshalb vermeintlich ein Totalschaden vorliegen solle.

Aus diesen Gründen komme es auch auf die Frage der rechtzeitigen Schadensrüge, mithin der Wirksamkeit des auf der

Quittung befindlichen allgemeinen Vorbehalts, nicht mehr an.

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

Schlagworte: §§ 407, 451ff HGB, §§ 823, 249 BGB, Umzugsvertrag, Gewerbsmäßigkeit, Vorbehalt, Rügefrist, Schadenshöhe

Kosten durch Piratenangriffe auf Seeschiffe im Rahmen der Havarie-grosse abrechenbar

Der englische Supreme Court hat in seiner Entscheidung „LONGCHAMP“ wichtige Regeln zur Geltendmachung von Kosten, welche durch einen Piratenangriff entstehen, im Rahmen der Havarie-grosse (große Havarei) aufgestellt.

Im vorliegenden Fall war das Seeschiff während seiner Reise von Piraten angegriffen und in deren Gewalt gebracht worden. Die Piraten forderten zunächst ein Lösegeld i.H.v. USD 6.000.000,00. Im Rahmen von Verhandlungen konnte die Lösegeldforderung auf USD 1.850.000,00 reduziert werden und wurde sodann vom Reeder des Schiffes beglichen. In Folge konnte das Schiff seine Reise fortsetzen.

Während der Zeit, in der das Schiff nicht eingesetzt werden konnte, erlitt der Reeder einen Schaden in Höhe von USD 160.000,00 für die Löhne der Seeleute, Wartungsarbeiten der Crew, Bunker sowie verbrauchte Vorräte.

Der Reeder erklärte die Havarie-grosse und meldete zunächst die Kosten für das gezahlte Lösegeld unter Regel A der York-Antwerp-Regeln und darüber hinaus auch den erlittenen Schaden unter Regel F der York-Antwerp-Regeln an.

Regel A:

Ein Havarie-grosse-Fall ist dann und nur dann gegeben, wenn irgendein außerordentliches Opfer oder eine außerordentliche Aufwendung absichtlich und vernünftigerweise für die gemeinsame Sicherheit zu dem Zwecke gemacht oder eingegangen wurde, um das in einer gemeinsamen Seeunternehmung befindliche Eigentum vor Gefahr zu bewahren.

Regel F:

Jede zusätzliche Ausgabe, die an Stelle einer anderen Ausgabe gemacht wurde, die in einer Havarie-grosse vergütungsberechtigt gewesen wäre, soll ohne Berücksichtigung eventueller Ersparnisse anderer Interessen als Havarie-grosse angesehen und vergütet werden, aber nur bis zur Höhe des Betrages der Havarie-grosse-Kosten, die vermieden wurden.

Die Ladungseigentümer verweigerten eine Zahlung dieser Kosten, sodass die Gerichte über den Fall zu entscheiden hatten.

Die Entscheidung des High-Court:

Dieser erachtete für das gezahlte Lösegeld die Voraussetzungen der Regel A

der York-Antwerp-Regeln als erfüllt. Dabei ist hervorzuheben, dass der High-Court ausführte, dass er selbst den ursprünglich geforderten Betrag von USD 6.000.000,00 als angemessen erachtet hätte.

Der darüber hinaus begehrte Ersatz der USD 160.000,00 könne unter Regel F der York-Antwerp-Regeln geltend gemacht werden. Hierbei handele es sich um zusätzliche Ausgaben, die an Stelle einer anderen Ausgabe gemacht wurden, welche vergütungsberechtigt gewesen wäre. Hätte der Reeder nicht verhandelt und wäre stattdessen der ersten Lösegeldforderung nachgekommen, wären die Kosten nicht angefallen. Da bereits die ursprüngliche Lösegeldforderung vergütungsberechtigt gewesen wäre, könnte der Reeder daher die stattdessen erlittenen Kosten geltend machen.

Gegen diese Entscheidung wurde seitens der Ladungseigentümer Berufung beim Court of Appeal eingelegt.

Die Entscheidung des Court of Appeal:

Dieser erachtete die Lösegeldforderung als nicht vergütungsberechtigt. Nach Auffassung des Court of Appeal können Ersatzkosten unter Regel F lediglich dann geltend gemacht werden, wenn es zwei Handlungsoptionen gibt. Dabei sind die Kosten der einen Handlungsoption grundsätzlich unter Regel A vergütungsberechtigt. Eine Vergütung nach Regel F kommt für die zweite Handlungsoption lediglich dann in Frage, wenn diese eine Alternative zur ersten Handlungsoption darstellt und anstatt dieser gewählt wurde.

Im vorliegenden Fall habe jedoch keine Alternative bestanden. Da ein Lösegeld bezahlt wurde, seien die Ersatzkosten nicht an Stelle des Lösegeldes gezahlt worden. Nach der Auffassung des Court of Appeal wären die Ersatzkosten daher lediglich dann ersatzfähig gewesen, wenn gar kein Lösegeld gezahlt worden wäre.

Gegen diese Entscheidung legte der Reeder wiederum Revision beim Supreme Court ein.

Die Entscheidung des Supreme Court:

Dieser folgte grundsätzlich der Entscheidung des High Court.

Zunächst sei zu prüfen, ob der ursprüngliche Betrag, an dessen Stelle der Ersatzbetrag geltend gemacht wird, unter die Regel A der York-Antwerp-Regeln fallen würde. Nur wenn diese Voraussetzung gegeben ist, könne eine Vergütung für die Kosten begehrt werden, welche an dessen Stelle getätigt wurden.

Anders als vom Court of Appeal bewertet, seien als Ersatzbeträge dabei auch die Kosten zu bewerten, welche aufgebracht wurden, um den unter Regel A fallenden Betrag nicht in vollständiger Höhe bezahlen zu müssen.

Allerdings sei eine Geltendmachung des Ersatzbetrages in der Höhe auf den Betrag begrenzt, welcher unter Regel A der York-Antwerp-Regeln als angemessen zu betrachten sei.

Anders als der High-Court erachtete der Supreme Court daher die ursprüngliche Lösegeldforderung der Piraten nicht als grundsätzlich angemessen. Vielmehr müsse hier im Rahmen eines Verfahrens

ermittelt werden, ob diese Forderung unter Berücksichtigung der Leben der Besatzung sowie dem Wert des Schiffes und der Ladung angemessen ist.

Ist die ursprüngliche Lösegeldforderung unverhältnismäßig, kann der Reeder eine Vergütung der Ersatzkosten nur in der Höhe begehren, wie die Lösegeldforderung verhältnismäßig gewesen wäre.

Bewertung:

Die Entscheidung des Supreme Court führt zu einer erheblichen Rechtsunsicherheit für die Reeder des Schiffes. Denn der Reeder kann sich nicht sicher sein, ob er die von ihm aufgebrachten Ersatzaufwendungen vollständig im Rahmen der Havarie-grosse vergütet bekommt.

Insbesondere ist nicht zu erkennen, anhand welcher Faktoren die Angemessenheit des Anspruchs zu bewerten ist. Hier dürfte eine nachträgliche Bewertung der Umstände regelmäßig zu einem anderen Ergebnis führen, als eine Bewertung der Umstände unmittelbar vor oder während der Ereignisse, da der Reeder während der Ereignisse nicht über den Kenntnisstand verfügt, wie er nach Aufbereitung aller Informationen vorliegt.

Insofern bleibt abzuwarten, welche Konsequenzen dieses Urteil für die Praxis haben wird.

Das Urteil kann unter folgendem Link aufgerufen werden:

https://www.supremecourt.uk/cases/docs/uksc-2016-0164-judgment.pdf

mr. Hannes Gärtner LL.M.
Rechtsanwalt

Schlagworte: Piraterie, Havarie-grosse, große Havarei, York-Antwerp-Regeln, Longchamp

AG Brake: AGB-Klausel 24 Stunden standgeldfrei ist unwirksam

Sachverhalt:

Die Beklagte beauftragte die Klägerin mit einem Transport von Hamburg nach Beucha. Vereinbart war eine Beladung zwischen 7 und 16 Uhr.

Der Transportauftrag enthielt folgende Regelung:

Mit dem Frachtpreis sind sämtliche Ansprüche des Auftragnehmers sowie 24 Stunden Be- und Entladezeit abgegolten.

Der Fahrer traf um 12:29 Uhr an der Beladestelle ein. Die Beladung des Fahrzeuges war jedoch erst am Abend gegen 19:52 Uhr abgeschlossen. Der LKW hatte daher für eine Dauer von sieben Stunden und 23 Minuten an der Beladestelle gewartet.

Nach Durchführung des Transportes begehrte die Klägerin Standgeld in Höhe von EUR 357,00. Dabei berechnete sie für die ersten zwei Stunden kein Standgeld und machte ab der dritten Stunde für

jede angefangene Stunde ein Standgeld in Höhe von EUR 50,00 netto geltend.
Die Klägerin ist der Ansicht, die hier verwendete AGB-Klausel wonach ein Standgeld für 24 Stunden Be- und Entladezeit abgegolten sei, stelle eine unangemessene Benachteiligung des Frachtführers dar.

Entscheidungsgründe:

Das Gericht hat der Klage vollumfänglich stattgegeben.

Nach § 412 Abs. 3 HGB hat der Frachtführer einen Anspruch auf eine angemessene Vergütung, wenn er aufgrund vertraglicher Vereinbarung oder aus Gründen, die nicht seinem Risikobereich zuzurechnen sind, über die Lade- und Entladezeit hinaus wartet.

Die hier aufgetretene Verzögerung sei nicht dem Risikobereich der Klägerin zuzurechnen.

Der Anspruch sei auch nicht aufgrund der Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Beklagten ausgeschlossen.

Eine Klausel, wonach ein Standgeld ganz oder teilweise ausgeschlossen wird, unterliege der AGB-Inhaltskontrolle.

Bei einer Standgeldklausel handele es sich nicht um eine kontrollfreie Preisvereinbarung, sondern um eine Preisnebenabrede (Vgl. BGH, Urteil vom 12.05.2010, Az.: I ZR 37/09, Rn. 10).

Die streitgegenständliche Klausel stelle unter Abwägung der beiderseitigen Interessen eine unangemessene Benachteiligung für die Klägerin dar.

Unter Einbeziehung einer standgeldfreien Zeit von 24 Stunden dürfte das damit einhergehende Risiko für den Frachtführer nicht als kalkulierbar anzusehen sein. Verzögerungen von bis zu 24 Stunden würden die Zeitplanung des Frachtführers ganz maßgeblich beeinflussen und Auswirkung auf die zur Verfügung stehenden Mitarbeiter und etwaige Folgeaufträge haben. Die streitgegenständliche Klausel würde dazu führen, dass die Ressourcen und Kapazitäten des Frachtführers für diesen unvorhersehbar werden und für einen beachtlichen Zeitraum gebunden würden, ohne dass er hierfür eine Vergütung erhalte. Dies sei dem Frachtführer nicht zuzumuten.

Der Anspruch sei auch der Höhe nach begründet. Die Höhe des Standgeldes von EUR 50,00 netto je angefangene Stunde sei angemessen.

Anmerkung:

Das Urteil des AG Brake bestätigt die zunehmend ständige Rechtsprechung der deutschen Amtsgerichte, wonach eine AGB-Klausel unwirksam ist, die einen Standgeldanspruch des Frachtführers ganz oder für eine Wartezeit von bis 24 Stunden ausschließt.

Sofern Speditionsunternehmen eine entsprechende Klausel in Ihren Transportaufträgen verwenden, raten wir dringend dazu, die Klausel anpassen zu lassen. Nach derzeitiger Rechtsprechung, welche derzeit von Gericht zu Gericht variiert, dürfte ein Standgeldanspruch für eine Zeit von bis zu vier Stunden ausgeschlossen werden können.

Das Urteil erging in der Sache 3 C 183/17

mr. Hannes Gärtner LL.M.
Rechtsanwalt

Schlagworte: § 412 Abs. 3 HGB, Standgeld, AGB-Klausel, standgeldfrei

Beweiskraft einer Empfangsbescheinigung des LKW-Fahrers für die Übernahme eines Frachtgutes, wenn dem LKW- Fahrer eine Kontrolle des Inhaltes bei Übernahme nicht möglich ist.

Das Landgericht Bamberg hat in seinem Urteil vom 24.11.2017, Az. 2 HKO 29/16, - nicht rechtskräftig- ausgeführt, dass eine Übernahmequittung des Lkw-Fahrers den Beweis für die vollständige Übernahme einer in der Übernahmequittung aufgeführten Sammelgutsendung selbst in dem Fall erbringt, in dem der Lkw-Fahrer lediglich mit seiner Zugmaschine einen von dem Absender mit Sammelgut bereits vollständig beladenen Auflieger des Absenders übernommen hat und ihm deshalb bei Übernahme eine Kontrolle des Inhaltes des Aufliegers auf Vollständigkeit tatsächlich nicht möglich ist.

Eine Korrektur der Beweiswirkung der Übernahmequittung nach § 242 BGB wegen der Unmöglichkeit der Kontrolle auf Vollständigkeit der Sammelgutsendung komme nach Ansicht des Landgerichtes Bamberg dann nicht in Betracht, wenn der Frachtführer gewusst habe, dass seine Fahrer zu einer Kontrolle nicht in der Lage sind und diese dennoch anweist, bei Übernahme Übernahmequittungen zu tätigen, ohne diese gleichzeitig anzuweisen, einen Vorbehalt anzubringen, dass ihnen eine Kontrolle des Inhaltes nicht möglich ist.

In dem dieser Entscheidung zugrundeliegenden Urteil hatte der LKW-Fahrer mit seiner Zugmaschine bei dem Absender lediglich einen von dem Absender mit verschiedenem Sammelgut selbst vollständig beladenen Auflieger, der dem Absender gehörte, übernommen. Diesen Auflieger hatte der Absender zudem für mehrere Stunden ungesichert auf oder in der Nähe seines Betriebsgeländes abgestellt. Der Lkw-Fahrer hatte, bevor ihm vom Absender der Stellplatz des Aufliegers gezeigt wurde, die vollständige Übernahme der Sammelgutsendung auf einem von dem Absender insoweit vorformulierten Formular quittiert, ohne einen Vorbehalt auf dem vorformulierten Übernahmeformular dahingehend anzubringen, dass ihm eine Kontrolle nicht möglich war. Diese Praxis wurde von dem Absender stets so gehandhabt. Der Verlader des Absenders hatte ebenso wie der Lkw-Fahrer in der Beweisaufnahme eingeräumt, dass dem Lkw-Fahrer eine Kontrolle des Inhaltes des Aufliegers auf Vollständigkeit tatsächlich nicht möglich war.

Dieses Urteil ist bedenklich und widerspricht anderen Entscheidungen anderer Gerichte. Zum einen handelt es sich bei einer Übernahmequittung auf einem von dem Absender insoweit bereits vorformulierten Formular, das er für eine Vielzahl von Fällen verwendet, um eine Allgemeine Geschäfts-

bedingung. Eine derartige Allgemeine Geschäftsbedingung ist auch im kaufmännischen Verkehr unwirksam (Oberlandesgericht Koblenz, Urteil vom 20.09.1995, Az. 2 U 620/94, juris RN.21; Oberlandesgericht Celle, Urteil vom 12.01.1994, Az. 2 U 28/93, juris 54; Hinweisbeschluss des OLG Celle vom 13.06.2017, Az. 11 U 35/17; Palandt-Grüneberg, BGB, 77. Auflage, § 309 BGB Rdnr. 108).

Zum anderen ist es anerkannt, dass sich eine Übernahmequittung nicht auf den nicht erkennbaren Inhalt einer verschlossenen Sendung bezieht (BGH, Urteil vom 20.07.2006, Az. I ZR 9/05 , juris, Rn. 17; OLG Düsseldorf, Urteil vom 14.11.2001 - Az. 18 U 263/00, TranspR 2002, Seite 73 ff; Koller, Transportrecht, 9. Auflage, § 408 HGB Rdnr. 27).

Allein aus dem Umstand, dass dieses von dem Absender auch in der Vergangenheit so gehandhabt wurde und dem Frachtführer somit nicht verborgen geblieben war, der Frachtführer gleichwohl seine Fahrer nicht angewiesen hat, keine Übernahme-quittungen ohne Vorbehalt zu tätigen, kann meines Erachtens eine Beweiswirkung der Übernahmequittung nicht hergeleitet werden. Dieses widerspricht den vorstehenden Grundsätzen.

Gleichwohl sollte das eingangs genannte Urteil des Landgerichts Bamberg Anlass geben, Anweisungen an Lkw-Fahrer zu erteilen, hinsichtlich der Übernahme von Gütern keine Übernahmequittungen ohne Vorbehalt zu tätigen, wenn der Fahrer die Vollständigkeit und Unversehrtheit der Güter bei Übernahme nicht überprüfen kann.

Folkert Baars
Rechtsanwalt

Schlagworte: Haftung für Verlust einzelner Güter, wenn der Frachtführer nur sinnvoll beladene Auflieger des Absenders übernimmt; Beweiswirkung einer Empfangsquittung auf einem Standartformular hinsichtlich des Inhalts des Aufliegers; Auswirkung der Kenntnis des Frachtführers davon, dass seine Fahrer solche Empfangsquittungen ohne Vorbehalt unterschreiben

Ihre Ansprechpartner:

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

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

Frank Geissler
f.geissler@grimme-partner.com

Hannes Gärtner
h.gaertner@grimme-partner.com

Folkert Baars
f.baars@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

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

Zu wissen, zu wagen, zu wollen, zu schweigen - das sind die notwendigen Dinge *(Anthony Powell)*

Wir wünschen Ihnen allen frohe, gesegnete und besinnliche Weihnachten sowie ein gesundes, glückliches, erfolgreiches neues Jahr!