

Herausgeber: **Deutsche Gesellschaft für Transportrecht e.V.** Erscheinungsdatum: 12.02.2016

Erscheinungsweise:
zweimonatlich

Bezugspreis:
10,- € monatlich
zzgl. MwSt.

1/2016

Inhaltsübersicht:

- Anm. 1** **Haftungsbefreiung für Frachtführer nach Verladefehler des Absenders**
Anmerkung zu BGH, Versäumnisurteil vom 19.03.2015, I ZR 190/13
von Carsten Vyvers, RA und FA für Transport- und Speditionsrecht
- Anm. 2** **CMR Transport: Kein Rückgriff auf nationales Recht bei Frachtforderungen gegen den Empfänger**
Anmerkung zu OLG Braunschweig, Urteil vom 08.04.2015, 2 U 123/13
von Jan Otto Bodis, LL.M., RA und FA für Versicherungsrecht, Bodis Rechtsanwälte
- Anm. 3** **Haftung für Sturzunfall eines Fluggastes beim Einsteigevorgang**
Anmerkung zu OLG Düsseldorf, Urteil vom 25.02.2015, I-18 U 124/14
von Prof. Dr. Wolf Müller-Rostin, RA
- Anm. 4** **Vermeidbarkeit einer großen Flugverspätung durch das Ergreifen zumutbarer Maßnahmen**
Anmerkung zu AG Hannover, Urteil vom 13.11.2015, 506 C 6346/15
von Ulrich Stepler, RA, Arnecke Sibeth Siebold, Frankfurt am Main / Eva Tiemann, RA'in
- Anm. 5** **Neuerungen in Zollverwaltung & Zollrecht in 2016: Gründung der Generalzolldirektion (GZD) und Geltung des Unionszollkodex (UZK)**
von Dr. Carsten Weerth, BSc LL.M. M.A., Hauptzollamt Bremen, Lehrbeauftragter an der FOM Hochschule für Oekonomie und Management, Bremen

Zitervorschlag: Vyvers, jurisPR-TranspR 1/2016 Anm. 1
ISSN 2197-537X

1

Haftungsbefreiung für Frachtführer nach Verladefehler des Absenders

Leitsätze:

1. Von der Haftung nach Art. 17 Abs. 1 CMR ist der Frachtführer gemäß Art. 17 Abs. 4 lit. c CMR befreit, wenn die Beschädigung des Gutes auf einen Verlade- oder Verstaufehler des Absenders zurückzuführen ist. Ein Verladefehler kommt in Betracht, wenn es wegen einer Notbremsung zu einer Höherstauung der Ladung kommt.

2. Eine zur Haftungsbefreiung des Frachtführers gemäß Art. 17 Abs. 4 lit. c CMR führende mangelhafte Ladung oder Stauung des Transportgutes kann vorliegen, wenn der Absender bei der Beladung die behördlich genehmigte Transporthöhe überschreitet.

Orientierungssatz zur Anmerkung:

Die Verladung des Gutes durch den Absender umfasst nicht nur das bloße Verbringen des Gutes auf das Transportfahrzeug, sondern auch dessen Befestigung und Sicherung. Dabei sind die vorhersehbaren Transportbedingungen zu berücksichtigen, zu denen unter anderem auch die Möglichkeit einer Voll- oder Notbremsung durch das Transportfahrzeug zählen.

Anmerkung zu BGH, Versäumnisurteil vom 19.03.2015, I ZR 190/13

von **Carsten Vyvers**, RA und FA für Transport- und Speditionsrecht

A. Problemstellung

Wer genau welche Pflichten bei der Verladung des Gutes und der Ladungssicherung hat, erscheint auf den ersten Blick nicht immer klar geregelt. § 412 Abs. 1 HGB ordnet diese Pflicht im Zweifel zwar dem Absender zu, in der CMR fehlt eine hiermit korrespondierende Vorschrift jedoch. Art. 17 Abs. 4 lit. c CMR befreit den Frachtführer von seiner Haftung, wenn der Verlust

oder die Beschädigung des Gutes zurückzuführen ist auf die Behandlung, das Verladen, Verstauen oder Ausladen des Gutes durch den Absender, den Empfänger oder Dritte, die für den Absender oder Empfänger handeln. Die Auslegung und Reichweite dieser Vorschrift war Gegenstand der vorliegenden Entscheidung.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Die Klägerin, ein Speditionsunternehmen, beauftragte die Beklagte mit der Durchführung eines aus mehreren Sendungsstücken bestehenden Schwerguttransportes. Die Beklagte führte diesen Transport nicht selber durch, sondern bediente sich hierfür der Streithelferin. Die genehmigte Transporthöhe für die Transportfahrzeuge belief sich auf 4,35 m, tatsächlich waren die Fahrzeuge jedoch bis zu 4,51 m hoch beladen. Die Beladung erfolgte ohne Mitwirkung der Fahrer durch Mitarbeiter der Warenverkäuferin unter Aufsicht eines Mitarbeiters der Klägerin. Eines der vier Fahrzeuge kollidierte mit einer Brücke. Wegen des hierbei vermutlich entstandenen Schadens erhob die Klägerin eine Feststellungsklage gegenüber der Beklagten. Erst- und Zweitergericht hatten der Klage jeweils stattgegeben und dabei eine leichtfertige Schadensverursachung durch die Streitverkündete, welche die Beklagte sich zurechnen lassen müsse, bejaht. Begründet wurde dies damit, dass der Fahrer hätte erkennen können, dass die Ladung die genehmigte Höhe von 4,35 m deutlich überschritten habe und er die Ladungshöhe nicht kontrolliert habe. Der BGH hat die Entscheidung auf die Revision der Beklagten und Streitverkündeten hin aufgehoben und zur erneuten Entscheidung an das OLG Schleswig zurückverwiesen.

Die Streitverkündete behauptete, eine vorangegangene Notbremsung habe zu einem Verschieben und Aufstauen der Ladung geführt. Die höhere Beladung allein sei nicht als Schadensursächlich anzusehen, da ein anderer LKW, welcher keine Notbremsung vorgenommen hatte, jedoch auch 4,51 m hoch beladen gewesen sei, die Brücke problemlos habe passieren können. Dieses Vorbringen, welches die Vorinstanzen als unerheblich angesehen hatten, durfte nach Auffassung des BGH nicht einfach ignoriert werden. Denn dieser Vortrag war bereits dazu geeignet, den Vorwurf eines kausalen Fehlverhaltens des Fahrers, erst recht den einer leicht-

fertigen Schadensverursachung, zu widerlegen. Auch die Tatsache, dass die Verladung des Gutes in Abwesenheit der Fahrer durch Mitarbeiter der Warenverkäuferin und unter Aufsicht eines Mitarbeiters der Klägerin erfolgt ist, hätte das Instanzgericht nach Auffassung des BGH stärker berücksichtigen müssen. Ein komplettes Ausblenden dieser Abläufe, wie es in den Vorentscheidungen geschehen war, verbunden mit einer Übertragung der Verantwortung allein auf den Fahrer, sei jedenfalls unzulässig gewesen. Die Organisation der Verladung durch die Klägerseite führt nach Auffassung des BGH vielmehr dazu, dass diese sich auf jeden Fall ein Mitverschulden an der Schadensentstehung zurechnen lassen müsse.

Den Haftungsausschluss des Art. 17 Abs. 4 lit. c CMR hatte das Berufungsgericht offensichtlich gar nicht gesehen bzw. geprüft. Dabei hätte ein mögliches Überschreiten der genehmigten Ladungshöhe von 4,35 m dem BGH zufolge auch dem für die Verladung zuständigen Mitarbeiter der Klägerin auffallen müssen. Ob die mangelhafte Ladungssicherung, welche schließlich zu einem Verrutschen der Ladung geführt hat, vom Fahrer überhaupt hätte bemerkt werden können, muss noch weiter aufgeklärt werden.

C. Kontext der Entscheidung

Verlademaßnahmen, welche ohne die Anwesenheit des Fahrers erfolgen, führen im Schadensfall immer wieder zu Diskussionen (vgl. hierzu beispielsweise BGH, Urt. v. 22.05.2014 - I ZR 109/13 und den Beweiswert einer angeblich „blind“ unterzeichneten Empfangsquittung, vgl. dazu Thume, jurisPR-TranspR 1/2015 Anm. 2). Der BGH nimmt im vorliegenden Fall eine interessengerechte Risikoverteilung vor, indem er – ausgehend vom gesetzgeberischen Grundgedanken – die Hauptverantwortung für die Durchführung der Verladung und für etwaige, hieraus resultierende Schäden auf Seiten des Absenders sieht. Die Anforderungen an den Vortrag der Beklagtenseite dürften daher nicht überspannt werden.

D. Auswirkungen für die Praxis

Ist der Fahrer bei der Beladung des Fahrzeuges nicht anwesend, sollte dies höchst vorsorglich auf dem Frachtbrief oder anderen Begleitdoku-

menten vermerkt werden, um unnötige Diskussionen über die Verantwortung für die Ladungssicherung und ggf. hieraus resultierende Schäden zu vermeiden.

E. Weitere Themenschwerpunkte der Entscheidung

Bei einer Drei-Personen-Konstellation Kläger-Beklagte-Streitverkündete hilft die normale Relationstechnik allein nicht weiter. Herauszuarbeiten ist zunächst das Vorbringen der Streitverkündeten, welches die Beklagte ggf. nicht explizit aufgegriffen hat, sondern sich lediglich konkludent zu eigen gemacht hat. Dies ist bei der Entscheidungsfindung durch das Gericht gleichwohl zu berücksichtigen. Es reicht hierfür nach Auffassung des BGH aus, wenn die Beklagte solchem Vorbringen der Streitverkündeten nicht ausdrücklich widersprochen hat.

Nur wenn die Beklagte explizit zu erkennen gibt, dass sie den Vortrag der Streitverkündeten nicht gegen sich gelten lassen möchte, darf das Gericht diesen Vortrag außer Acht lassen.

2

CMR Transport: Kein Rückgriff auf nationales Recht bei Frachtforderungen gegen den Empfänger

Leitsatz:

Art. 13 Abs. 2 CMR steht in seinem Anwendungsbereich einer nationalen Regelung entgegen (hier Art. 51 des polnischen Gesetzes über das Beförderungsrecht), die dem Frachtführer unter erleichterten Voraussetzungen einen Anspruch auf Erstattung der Beförderungskosten gegen den Empfänger einräumt.

Anmerkung zu OLG Braunschweig, Urteil vom 08.04.2015, 2 U 123/13

von **Jan Otto Bodis**, LL.M., RA und FA für Versicherungsrecht, Bodis Rechtsanwälte

A. Problemstellung

Die CMR ist ein völkerrechtliches Übereinkommen, das die vertraglichen Beziehungen zwischen dem Absender und dem Straßenfrachtführer bei grenzüberschreitenden Straßentransporten zwingend regelt. Der in diesem Übereinkommen angesprochene Vertrag ist, wie der im deutschen Recht kodifizierte Frachtvertrag, ein Vertrag zugunsten Dritter, bei dem Absender und Empfänger gleichermaßen Ansprüche wegen Verlust, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung gegen den Frachtführer geltend machen können (sog. Doppellegitimation). Die CMR sieht vor, dass der Frachtführer als Gegengewicht zur Doppellegitimation seinerseits seine Frachtansprüche alternativ von Absender oder Empfänger in einer Art von Gesamtschuld beanspruchen kann. Den Anspruch gegen den Empfänger, der am Frachtvertrag nicht beteiligt ist, stellt die CMR aber unter erschwerte Voraussetzungen. So fordert Art. 13 Abs. 2 CMR, dass der Empfänger die ihm nach Art. 13 Abs. 1 zustehenden Rechte geltend gemacht, insbesondere die Auslieferung verlangt hat, und dass der zu zahlende Frachtbetrag aus dem CMR-Frachtbrief hervorgeht. Da in der Praxis diese Anforderungen so gut wie nie erfüllt werden, geht diese Vorschrift – wie im Übrigen auch § 421 Abs. 2 HGB – meistens ins Leere. Es ist daher verständlich, dass Frachtführer bei einer Insolvenz des Absenders versuchen, auf nationale Vorschriften des unvereinheitlichten Rechtes zurückzugreifen, die – zum Schutz von Frachtführern – gesetzliche Ansprüche gegen den Empfänger gewähren, die geringere Anforderungen aufstellen als Art. 13 CMR (vgl. z.B. LG Koblenz, Urt. v. 17.03.2015 - 3 HKO 33/14 - TranspR 2015, 166, zu Art. L 132-8 des französischen Handelsrechtes). Die deutsche Rechtsprechung zur CMR lehnt – wie die zu referierende Entscheidung – einen derartigen Rekurs auf nationale Vorschriften mit dem Argument des Vorranges der CMR regelmäßig ab. Ein völkerrechtlicher Vertrag, der zwingende Vorschriften (Art. 41 CMR) für Verträge über einen internationalen Straßentransport aufstellt, geht nationalen gesetzlichen Ansprüchen vor, die die völkervertraglichen Regelungen überlagern und den Frachtführer bewusst schützen sollen.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Der polnische Frachtführer, der Transporte von Blechabfällen von Polen nach Deutschland durchführte, wurde von dem in Insolvenz gefallenen Absender nicht bezahlt. Er verklagte daraufhin den deutschen Empfänger mit dem Hinweis auf Art. 51 des polnischen Gesetzes über das Beförderungsrecht. Dort sei geregelt, dass der Empfänger zur Zahlung verpflichtet sei, wenn er das Gut mit dem Frachtbrief annehme. Diese Vorschrift gelte neben der CMR und verlange, anders als Art. 13 Abs. 2 CMR, zur Auslösung der Zahlungspflicht des Empfängers, lediglich die Übergabe des Frachtbriefes und des Gutes. Da die CMR in Art. 13 Abs. 2 CMR lediglich die Konsequenz aus Art. 13 Abs. 1 CMR geregelt habe, wonach der Frachtführer verpflichtet sei, auf Anforderung des Empfängers das Gut herauszugeben, liege für den Fall, dass die Sendung dem Empfänger freiwillig – ohne dessen ausdrückliche Aufforderung – abgeliefert wurde, eine Lücke vor, die das ergänzend anzuwendende polnische Recht schließe. Damit verwies die Klägerin wohl auf die ähnliche Rechtsprechung des Cour de Cassation zu Art. L 132-8 (vgl. Legros, Transport Law in France, S. 151, m.w.N.) der zufolge die CMR – nach französischem Verständnis – hinsichtlich eines Direktanspruches des Frachtführers gegen den Empfänger auf Frachtzahlung eine Lücke enthält und bei lückenfüllender Anwendung des französischen Rechtes ein Direktanspruch auf Fracht gegen den Empfänger gegeben sein soll.

Das OLG Braunschweig folgte dieser Auffassung nicht und kam mit der herrschenden Meinung zu der Auffassung, dass die CMR auch hinsichtlich der Frachtansprüche gegen den Empfänger abschließend sei und keines Rückgriffs auf das ergänzend anzuwendende polnische Recht bedürfe.

C. Kontext der Entscheidung

Diese Entscheidung, die im Ergebnis richtig sein dürfte, überzeugt in ihrer dogmatischen Begründung nicht. Richtig ist zunächst, dass die CMR als völkerrechtlicher Vertrag nach Art. 3 Abs. 2 EGBGB Vorrang vor sonstigem autonomem deutschen Kollisions- und Sachrecht besitzt. Völkerrechtliche Verträge, die ein einheitliches Sachrecht für internationale Sachverhalte schaffen, verdrängen in ihrem sachli-

chen, persönlichen und zeitlichen Anwendungsbereich die nationalen Kollisions- und Sachnormen (vgl. von Hoffmann/Thorn, Internationales Privatrecht, 9. Aufl., § 1 Rn. 65; v. Bar/Mankowski, Internationales Privatrecht, 2. Aufl., § 2 Rn. 58, 63; Erman/Hohloch, BGB, 12. Aufl., Art. 3 EGBGB Rn. 6). Man hätte nun eine detaillierte Auseinandersetzung mit dem Anwendungsbereich der CMR erwartet, die das Oberlandesgericht leider nicht vornimmt. Die CMR regelt nach ihrem Art. 1 CMR jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern über die Straße. Es geht mithin bei der CMR allein um vertragliche Rechte und Pflichten. Von den vertraglichen (Haftungs-)Vorschriften der CMR darf durch Vereinbarungen nicht abgewichen werden (Art. 41 CMR). Nach Art. 28 CMR bleiben demgegenüber außervertragliche Ansprüche des anzuwendenden Rechtes im Grundsatz unberührt.

Diesen Vorschriften ist zu entnehmen, dass die CMR vorrangig, wenn nicht sogar ausschließlich, den internationalen (Straßen-)Beförderungsvertrag im Fokus hat und die darauf bezogenen Rechte und Pflichten regeln möchte. Kein Gegenstand der CMR sind außervertragliche Ansprüche des anzuwendenden Rechtes. Damit stellt sich die Frage, ob es sich bei der Vorschrift des Art. 51 des polnischen Gesetzes über das Beförderungsrecht tatsächlich um eine als vertraglich zu qualifizierende Vorschrift handelt oder um eine außervertragliche gesetzliche Vorschrift, die möglicherweise bereits deshalb nicht vom Anwendungsbereich der CMR umfasst wird. Man denkt bei dieser Fragestellung sofort an die Vorschriften § 437 HGB (ausführender Frachtführer) und § 509 HGB (ausführender Verfrachter), denen eine quasi-vertragliche Qualität zugesprochen wird und die dennoch im IPR nach den Grundsätzen über außervertragliche Ansprüche behandelt werden (vgl. Herber in: MünchKomm HGB, 3. Aufl. § 437 Rn. 51, und Herber in: MünchKomm HGB, § 509 Rn. 64). Ob ein Anspruch bzw. Recht als vertraglich oder außervertraglich zu qualifizieren ist, richtet sich entweder nach dem völkerrechtlichen Vertrag selbst oder, wenn dieser keine Kollisionsregelungen enthält, nach den nachrangigen Regelwerken wie hier der Rom I- oder Rom II-Verordnung. Im französischen Recht wird diskutiert, ob der Direktanspruch gegen einen Subunternehmer und auch der Direktanspruch des Frachtführers gegen den Empfänger als quasi-deliktsche Ansprüche und damit außervertraglich zu qualifizieren sind (vgl. Bauerreis, ZEuP 2011,

408: „Direkter Zahlungsanspruch des Subunternehmers gegen den Auftraggeber nach französischem Recht unabhängig von der durch die Parteien getroffenen Rechtswahl“). Allerdings spricht die Bindung an das Hauptvertragsverhältnis eher für eine vertragliche Qualifikation (vgl. Junker in: MünchKomm BGB, 6. Aufl., Art. 1 Rom II-VO Rn. 24). Aber trotz der Bindung an das Hauptvertragsverhältnis möchte zumindest die deutsche Kommentarliteratur die Ansprüche gegen den ausführenden Frachtführer/Verfrachter nach deliktischen Grundsätzen anknüpfen. Würde man damit zu dem Ergebnis kommen, dass es sich möglicherweise bei dem Anspruch des Frachtführers gegen den Empfänger nach Art. 51 des polnischen Rechtes zum Beförderungsrecht nicht um einen vertraglich zu qualifizierenden Anspruch, sondern um einen deliktisch anzuknüpfenden Anspruch handeln könnte, der qua Gesetz und nicht vertraglich den Frachtführer schützen soll, dann würde dieser Anspruch möglicherweise aus dem Anwendungsbereich der CMR bereits deshalb herausfallen, weil die CMR allein vertragliche Ansprüche betrifft. So wäre es eine interessante Frage, ob bei hilfsweiser Anwendung deutschen Rechtes ein Anspruch gegen den ausführenden Frachtführer im Rahmen eines CMR Transportes in Betracht kommt, obwohl die CMR in ihren Art. 34 ff CMR die Pflichten der aufeinanderfolgenden Frachtführer möglicherweise abschließend regelt.

Trotz dieses Begründungsdefizits dürfte die Entscheidung des OLG Braunschweig richtig sein. Art. 51 des polnischen Beförderungsrechtes findet sich in den Regelungen über den Beförderungsvertrag. Ebenso wie § 421 Abs. 2 HGB, den das OLG Braunschweig zusätzlich und wenig konsequent, wenn auch ablehnend, prüft, betrifft Art. 51 des polnischen Beförderungsrecht genau die Inhalte, die die CMR für den Vertrag im internationalen Straßen-Güterverkehr für den Anspruch des Frachtführers gegen den Empfänger regeln möchte. Es sollte jedoch überlegt werden, ob man perspektivisch das Frachtbriefverfordernis bzw. die Eintragungspflicht der Fracht fallen lässt. Diese Anforderungen lassen die Frachtansprüche gegen den Empfänger ebenso leerlaufen wie die Pflicht zur Übergabe von Frachtbrief und Gütern bei aufeinanderfolgenden Frachtführern die Anwendung der Art. 34 ff. CMR obsolet werden lässt. In letzter Hinsicht haben sich englische Gerichte und kürzlich auch der Hoge Raad in

Holland (Erste Kammer, Urt. v. 11.09.2015 - 14/03211) von dem Erfordernis eines durchgehenden Frachtbriefes abgewandt.

D. Auswirkungen für die Praxis

Da die Entscheidung sich in die bisherige Rechtsprechung einfügt, sind die Auswirkungen auf die Praxis begrenzt. Allerdings bleibt es ein Wertungsungleichgewicht, wenn dem Empfänger zwar ermöglicht wird, Schadensersatzansprüche gegen den Frachtführer geltend zu machen, er aber in der Praxis faktisch nicht verpflichtet werden kann, die Fracht zu zahlen. Im Rahmen der CMR fehlt es regelmäßig am Ablieferungsverlangen und an dem Eintrag der Frachten im Frachtbrief. Frachtführer müssen sich deshalb bei grenzüberschreitenden Straßentransporten ihre Vertragspartner gründlich aussuchen und bei Erfordernis ihr Pfand- und Zurückbehaltungsrecht ausüben. Ansonsten werden sie mit Forderungsausfällen leben müssen. Von den Empfängern erhalten sie in aller Regel nichts.

3

Haftung für Sturzunfall eines Fluggastes beim Einsteigevorgang

Orientierungssätze:

1. Art. 17 Abs. 1 MontrÜbk ist auch im Rahmen der innerdeutschen Luftbeförderung anwendbar.

2. Art. 17 Abs. 1 MontrÜbk erfasst nur diejenigen Ereignisse, die auf die betriebstypischen Risiken des Luftverkehrs zurückzuführen sind, nicht dagegen solche, die in ähnlicher Weise in anderen Lebensbereichen vorkommen und lediglich gelegentlich auch im Rahmen der Luftbeförderung passieren (hier: Ausrutschen auf einer nasen Stelle einer Fluggastbrücke). Ist Art. 17 Abs. 1 MontrÜbk für das Schadensereignis nicht einschlägig, so findet ein Ausschluss der Haftung nach nationalem Recht gemäß Art. 29 MontrÜbk nicht statt.

3. Die Anwendbarkeit von § 45 Abs. 1 LufVG wird durch die Anwendbarkeit der EGV

2027/97 in der Fassung der EGV 889/2002 ausgeschlossen.

4. Auch wenn der Luftfrachtführer zwar grundsätzlich für den Ein- und Aussteigevorgang verantwortlich ist, wird hiervon nicht die Verantwortung für den ordnungsgemäßen Zustand des Flughafengeländes erfasst. Die Verantwortung hierfür trägt vielmehr der Flughafenbetreiber.

Anmerkung zu OLG Düsseldorf, Urteil vom 25.02.2015, I-18 U 124/14

von **Prof. Dr. Wolf Müller-Rostin**, RA

A. Problemstellung

Auch bei einer innerstaatlichen Luftbeförderung können die Haftungsvorschriften des Montrealer Übereinkommens von 1999 (nachfolgend MÜ) zur Anwendung gelangen. Zudem haftet der Luftfrachtführer nicht für Personenschäden, wenn diese durch eine Verletzung der Verkehrssicherungspflichten des Flughafenbetreibers verursacht werden.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Der Kläger war Flugreisender auf einer innerdeutschen Beförderung. Er war auf der ins Flugzeug führenden Fluggastbrücke zu Schaden gekommen, da er gestürzt war. Für den Sturz sei eine angebliche Feuchtigkeit auf der Fluggastbrücke verantwortlich gewesen. Der Kläger machte Schadensersatzansprüche wegen Körperverletzung nach Art 17 MÜ und hilfsweise nach § 45 LuftVG geltend. Das OLG Düsseldorf hat die Ansprüche zurückgewiesen.

Zur Begründung hat es ausgeführt, dass, obgleich es sich um eine innerdeutsche Beförderung gehandelt habe, die Haftungsvorschriften des MÜ, hier Art. 17 MÜ, gleichwohl zur Anwendung gelangten. Denn die VO (EG) 2027/97 i.d.F. der VO (EG) 889/2002 lasse das Haftungsrecht für Personenschäden des MÜ (Körperschäden und Gepäckschäden) auch für nicht dem MÜ unterliegende Beförderungen zur Anwendung kommen, vorausgesetzt, die Beförderung

wird, wie vorliegend, durch ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ausgeführt.

Allerdings ging das Gericht mit der herrschenden Meinung in Rechtsprechung und Literatur davon aus, dass Art. 17 MÜ nur solche Schadensereignisse erfasse, deren Ursache in einer sog. luftfahrttypischen Gefahr begründet liegen. Mit dem Ausrutschen auf einer – angeblich – feuchten Stelle auf der Flugzeugbrücke habe sich indes keine luftfahrttypische Gefahr realisiert, da die Feuchtigkeit auf dem Boden in keinem Zusammenhang mit den speziellen Gefahren der Luftfahrt stehe.

Auch auf die hilfsweise vom Kläger geltend gemachte Anspruchsgrundlage des § 45 LuftVG könne dieser sich nicht stützen, da sie durch die VO (EG) 2027/97 i.d.F. der VO (EG) 889/2002 verdrängt werde, die wiederum das Haftungsregime des MÜ zur Anwendung bringe. Zwar ließ das Gericht die Frage offen, ob auch § 45 LuftVG eine luftfahrttypische Gefahr verlange, deutete aber an, dass es diesbezüglich keinen Unterschied zu Art. 17 MÜ sehe, da andernfalls die angestrebte Vereinheitlichung der Haftung des Luftfrachtführers im Bereich der Europäischen Union und im Geltungsbereich des Montrealer Übereinkommens unterlaufen werde.

Ansprüche nach nationalem Recht (§§ 280 Abs. 1, 241 Abs. 2 BGB) schieden ebenfalls aus, da dem beklagten Luftfahrtunternehmen keine Pflichtverletzung vorgeworfen werden konnte. Sollte die Fluggastbrücke tatsächlich feuchte Stellen aufgewiesen haben, so unterfielen diese nicht der Verkehrssicherungspflicht des Luftfrachtführers, sondern des Flughafenbetreibers. Dieser habe den Flughafen insgesamt in einem verkehrssicheren Zustand zu erhalten. Auch wenn der Luftfrachtführer gemäß Art. 17 MÜ und § 45 LuftVG grundsätzlich für den Ein- und Aussteigevorgang verantwortlich sei, da dessen Haftungszeitraum durch das Ein- und Aussteigen begrenzt sei, so könne er dieser Verantwortlichkeit lediglich im Rahmen seines Pflichtenkreises nachkommen, welcher grundsätzlich nicht die Verantwortlichkeit für den ordnungsgemäßen Zustand des Flughafengeländes umfasse.

Eine Haftung nach § 831 BGB scheidet ebenfalls aus, da der Luftfrachtführer gegenüber

dem Flughafenbetreiber und seinen Mitarbeitern nicht weisungsbefugt gewesen sei.

C. Kontext der Entscheidung

Bei der Entscheidung des OLG Düsseldorf verdienen zwei Gesichtspunkte die besondere Hervorhebung: die Anwendung der Haftungsregeln des MÜ auch für innerstaatliche Beförderungen und die fehlende Pflichtverletzung des beklagten Luftfrachtführers hinsichtlich des Zustandes der Fluggastbrücke.

Grundsätzlich gilt das MÜ nur für internationale, d.h. grenzüberschreitende Beförderungen zwischen zwei Ratifikationsstaaten. Das MÜ weist eine im Vergleich zur Vorgängerregelung des Warschauer Abkommens sehr großzügige Haftungsregelung für Personenschäden auf. Der Luftfrachtführer haftet nämlich unabhängig von einem Verschulden, wenngleich beschränkt auf einen Betrag von 113.100 Sonderziehungsrechten, oder unbeschränkt, sofern er nicht den Nachweis führen kann, dass der Schaden nicht auf sein Verschulden oder das Verschulden seiner Leute zurückzuführen gewesen sei. Der Verordnungsgeber in Brüssel hat durch die VO (EG) 2027/97 i.d.F. der VO (EG) 889/2002 diese Haftungsregelung des MÜ auch für sämtliche Beförderungen für anwendbar erklärt, die nicht dem MÜ unterliegen, sofern sie von sog. Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft (zum Begriff vgl. Art. 2 VO (EG) 1008/2008) ausgeführt werden. Art. 6 VO (EG) 2027/97 ordnet an, dass die Haftungsregelungen der Verordnung von den Luftfahrtunternehmen in ihre Beförderungsbedingungen aufzunehmen seien, wodurch sie konstitutiv ihre Verbindlichkeit erhielten. Damit gilt für die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft eine einheitliche Haftungsregelung; Schadensersatzleistungen hängen nicht mehr von den Zufälligkeiten des Abgangs- oder Bestimmungsortes einer Luftbeförderung und dem dadurch bestimmten Haftungsregime ab. Die Verordnung beseitigt im Ergebnis die Haftungsbeschränkungen diverser Haftungsregime, so z.B. § 46 LuftVG oder Art. 22 WA. In meines Erachtens völkerrechtlich nicht unbedenklicher Weise ändert die Verordnung für die Mitgliedstaaten der EU, die, anders als die EU, sämtlich Ratifikationsstaaten des WA sind, einseitig Verpflichtungen aus dem WA ab.

Durch die VO ist auch die Anwendung nationaler Haftungs Vorschriften weitgehend durch das Gemeinschaftsrecht ausgeschaltet worden. So kommen die §§ 44 ff. LuftVG nur noch in Ausnahmefällen zur Anwendung, so z.B. wenn eine innerstaatliche Beförderung von einem Nicht-Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ausgeführt wird. Dies könnte dann der – seltene – Fall sein, wenn ein Luftfrachtführer nicht gewerblich oder nicht als Haupttätigkeit innerstaatliche Luftbeförderungen ausführt (zu diesem seltenen Fall vgl. EuGH, Urt. v. 09.09.2015 - C-240/14 - ZLW 2015, 708 = RRa 2015, 293). Da die Beförderung von Düsseldorf nach Hamburg von einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ausgeführt worden war, hat das OLG Düsseldorf zu Recht festgestellt, dass für die Anwendung von § 45 LuftVG kein Raum besteht. Vielmehr gelangt über die VO (EG) 2027/97 i.d.F. der VO (EG) 889/2002 das Haftungsregime des Montrealer Übereinkommens zur Anwendung.

Aber auch nach dem MÜ sprach das Gericht dem Kläger keinen Anspruch zu. Art. 17 MÜ verlangt, dass ein Unfall, der zweifelsohne vorgelegen hat, ursächlich für die Körperverletzung oder Tötung des Fluggastes ist. Ob daneben ein weiteres – ungeschriebenes – Tatbestandsmerkmal, nämlich die Realisierung einer luftfahrttypischen Gefahr, vorliegen muss, um als Korrektiv zur Eingrenzung der gesetzlichen Gefährdungshaftung (Stichwort „Schutzzweck der Norm“) zu wirken, wird in Rechtsprechung und Literatur unterschiedlich beurteilt, überwiegend aber bejaht (Realisierung einer luftfahrttypischen Gefahr gefordert: OLG München, Urt. v. 11.02.2009 - 20 U 3687/08 - TranspR 2013, 126; OLG Frankfurt, Urt. v. 23.10.1996 - 9 U 16/96 - NZV 1997, 354 = NJW-RR 1997, 930; BGH, Urt. v. 17.03.2015 - X ZR 35/14 - ZLW 2015, 729, 732, obiter dictum; Giemulla in Giemulla/Schmid, LuftVG, § 45 Rn. 28; demgegenüber Realisierung einer luftfahrttypischen Gefahr nicht gefordert: KG Berlin, ZLW 1962, 78; Schönwerth, TranspR 1992, 11). Das OLG Düsseldorf hat sich vorliegend der ersten, herrschenden Auffassung angeschlossen und sieht in Art. 17 MÜ nur solche Ereignisse erfasst, die ihre Ursache in betriebstypischen Risiken des Luftverkehrs haben, nicht hingegen solche, die nur gelegentlich einer Luftbeförderung entstehen. Das Ausrutschen auf dem Weg ins Flug-

zeug sah das Gericht nicht als typisches Risiko des Luftverkehrs an.

Da Ansprüche nach dem MÜ bzw. nach der VO (EG) 2027/97 i.d.F. der VO (EG) 889/2002 wegen fehlender Realisierung einer luftfahrttypischen Gefahr ausschieden, konnten dem Kläger allenfalls nach nationalem Recht Schadensersatzansprüche zustehen. Zwar stellt Art. 29 MÜ die ausschließliche Anwendung der Haftungsregeln der Art. 17 ff. MÜ sicher, aber diese Ausschließlichkeit soll nach herrschender Meinung nur dann gelten, wenn die Voraussetzungen für eine Anwendung der Haftungsregeln des MÜ vorliegen. Soweit eine Haftung des Luftfrachtführers sich aus dem MÜ ergibt, ist eine Haftung nach anderen Vorschriften, insbesondere solche nationalen Rechts, ausgeschlossen (BGH, Urt. v. 24.06.1969 - VI ZR 52/67 - NJW 1969, 2008 zur vergleichbaren Vorschrift des Art. 24 WA). Diese Ausschließlichkeitswirkung kommt demzufolge für außerhalb des Regelungsbereiches des MÜ liegende Schäden nicht zum Tragen, da andernfalls die Folgen derartiger Schäden ungeahndet blieben.

Möglichen Ansprüchen nach nationalem Recht, auch nach Deliktsrecht, stand jedoch das Fehlen einer Pflichtverletzung seitens des Luftfrachtführers entgegen. Denn der Zustand der Fluggastbrücke unterlag nach Auffassung des Gerichts nicht der Verkehrssicherungspflicht des Luftfrachtführers, sondern derjenigen des Betreibers des Flughafens. Da der Flughafenbetreiber nämlich mit der Verkehrseröffnung eine Gefahrenquelle schafft, obliegt ihm die Verkehrssicherungspflicht für die Flughafenanlagen als eigene Verpflichtung. Er hat dafür Sorge zu tragen, dass sich der Flughafen insgesamt in einem verkehrssicheren Zustand befindet. Durch die Wahrnehmung dieser Aufgaben wird der Flughafenbetreiber nicht zu einem der „Leute“ des Luftfrachtführers, die in Ausführung einer vom Luftfrachtführer übertragenen Verrichtung handeln und für deren Handeln oder Unterlassen der Luftfrachtführer einzustehen hätte (OGH, Urt. v. 16.11.2012 - 6 Ob 131/12a - TranspR 2013, 128). Denn der Luftfrachtführer hat keinen Einfluss darauf, wie der Flughafenbetreiber seinen Verkehrssicherungspflichten, die ihm durch § 45 LuftVZO auferlegt werden, nachkommt, zudem wäre er auch gar nicht in der Lage, das Flughafengelände gefahrenfrei zu halten. Zwar ist der Luftfrachtführer grundsätzlich für den Ein- und Aussteigevorgang der Fluggäs-

te gemäß Art. 17 MÜ, § 45 LuftVG verantwortlich, jedoch stets beschränkt auf seinen eigenen Pflichtenkreis (OLG Köln, Urt. v. 09.01.1997 - 7 U 106/96 - VersR 1997, 1022).

D. Auswirkungen für die Praxis

Die Entscheidung macht deutlich, dass dort, wo der Flughafenbetreiber Pflichten übernimmt, die er nicht einer einzigen Luftverkehrsgesellschaft gegenüber schuldet, sondern allen den betreffenden Flughafen anfliegenden Gesellschaften (z.B. Schneeräumung), er nicht zu den „Leuten“ des Luftfrachtführers zu zählen ist. Anderes gilt hingegen beispielsweise, wenn der Flughafenbetreiber Gepäck der Fluggäste des Luftfrachtführers einzuchecken hat oder wenn der Fluggast im von einem Angestellten des Flughafenbetreibers gesteuerten Vorfelddbus zu Schaden kommt. Durch die Zuerkennung einer Haftung des Flughafenbetreibers in Fällen, in denen dieser seinen Verkehrssicherungspflichten nicht nachkommt, wird der Luftfrachtführer entlastet, der Fluggast indes belastet. Der Fluggast verliert nämlich den Haftungsschutz, den ihm der Beförderungsvertrag mit dem Luftfrachtführer gewährt, recht bald, nachdem er aus dem Luftfahrzeug ausgestiegen ist. Dies ist umso gravierender, als nach herrschender Meinung vertragliche Beziehungen zwar zwischen dem Flughafenbetreiber und dem Luftfrachtführer, nicht aber zwischen dem Flughafenbetreiber und dem Fluggast bestehen (OGH, Urt. v. 16.11.2012 - 6 Ob 131/12a - TranspR 2013, 128; Sigl, TranspR 2012, 349). Der Fluggast wird sich vornehmlich dann Rechtsnachteilen ausgesetzt sehen, wenn er im Transit zwischen zwei Flügen zu Schaden gekommen ist, denn nun müsste er gegen den Flughafenbetreiber seinen Anspruch in einer ihm fremden Rechtsordnung geltend machen. Gleiches gilt für einen Schaden, der ihm am Zielort seiner Reise (im Ausland) widerfahren ist. Für den Fluggast erschwerend kommt zudem hinzu, dass die Haftung nach nationalem Recht zumeist verschuldensabhängig ist. Andererseits wird die Haftung des Flughafenbetreibers dem Fluggast gegenüber nicht durch die Vorschriften des MÜ beschränkt, da, wie gesagt, jedenfalls in diesem Fall der Flughafenbetreiber nicht zu den „Leuten“ des Luftfrachtführers zu zählen ist.

4

Vermeidbarkeit einer großen Flugverspätung durch das Ergreifen zumutbarer Maßnahmen

Orientierungssatz zur Anmerkung:

Zur Vermeidbarkeit einer großen Verspätung durch das Ergreifen zumutbarer Maßnahmen und zur Verpflichtung von Luftfahrtunternehmen, Vorkehrungen für den Fall des Eintritts einer Störung zu treffen.

Anmerkung zu AG Hannover, Urteil vom 13.11.2015, 506 C 6346/15

von **Ulrich Stepler**, RA, Arnecke Sibeth Siebold, Frankfurt am Main / **Eva Tiemann**, RA'in

A. Problemstellung

Ein Luftfahrtunternehmen hat nach ständiger Rechtsprechung des BGH im Fall einer großen Flugverspätung grundsätzlich eine Ausgleichszahlung zu leisten, kann sich hiervon jedoch entlasten, wenn außergewöhnliche Umstände gemäß Art. 5 Abs. 3 VO (EG) Nr. 261/2004 (nachfolgend FluggastrechteVO) vorliegen und das Luftfahrtunternehmen die Verspätung auch bei Ergreifen aller zumutbaren Maßnahmen nicht hätte vermeiden können.

Das AG Hannover setzt sich zunächst mit der Problematik auseinander, inwieweit Luftfahrtunternehmen im Rahmen der FluggastrechteVO verpflichtet sind, präventiv Mittel aufzuwenden, um im Fall einer Störung des Flugplans Maßnahmen ergreifen zu können.

Zudem befasst sich das Gericht mit der Frage, ob zumutbare Maßnahmen auch dann noch geprüft und gegebenenfalls ergriffen werden müssen, wenn bereits eine große Verspätung eingetreten ist, die nicht hätte vermieden werden können.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Die Fluggäste begehrten Ausgleichszahlungen in Höhe von 400 Euro pro Person nebst Zinsen wegen einer Flugverspätung. Sie hatten ei-

nen Flug von Hannover nach Antalya gebucht. Die hierfür eingesetzte Maschine war vor dem streitgegenständlichen Flug für einen Flug von Hamburg nach Menorca sowie einen Flug von Menorca nach Hannover eingesetzt worden.

Tatsächlich startete der Flug nach Antalya mit einer Verspätung von neun Stunden sechs Minuten in Hannover.

Die Beklagte gab an, dass die Maschine auf einem vorangegangenen Flug am Vortag einen Vogelschlag erlitten habe, so dass eine Reparatur notwendig gewesen sei. Nach deren Abschluss sei der Betrieb fortgesetzt worden. Die Beklagte behauptete weiter, sich unmittelbar nach dem Vogelschlag um ein Ersatzflugzeug bemüht zu haben. Sämtliche Flugzeuge der Flotte seien jedoch im Umlauf gewesen. Sie habe auch bei sämtlichen europäischen Airlines nach Subcharter-Flugzeugen gefragt. Der Einkauf eines Subcharters sei jedoch nur für den Mittagsumlauf möglich gewesen. Nach einer ersten Anfrage bei den Anbietern hatte die Beklagte keine weiteren Anfragen gestellt.

Das Amtsgericht Hannover erachtete die zulässige Klage als begründet und sprach den Klägern je 400 Euro nebst Zinsen zu.

Hierzu hat es darauf abgestellt, dass die Beklagte nicht ausreichend vorgetragen habe, alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung der Verspätung ergriffen zu haben. Bereits die Angabe, bei sämtlichen europäischen Fluggesellschaften nach einem Subcharter gefragt zu haben, sei zu pauschal. Vielmehr hätte die Beklagte im Einzelnen vortragen müssen, bei welchen Anbietern sie nachgefragt hatte.

Entscheidend sei jedoch, dass die Beklagte nicht dargelegt habe, dass sie während der Reparaturarbeiten alle Mittel eingesetzt habe, um die Verspätung zu vermeiden. Das AG Hannover vertrat die Auffassung, dass ein Luftfahrtunternehmen grundsätzlich verpflichtet sei, eine Verspätung so gering wie möglich zu halten und auch nach dem Eintritt einer dreistündigen Verspätung die Verfügbarkeit zumutbarer Maßnahmen zu prüfen und diese gegebenenfalls zu ergreifen. Sobald die Verspätung durch eine entsprechende Maßnahme beendet werden könne, greife Art. 5 Abs. 3 FluggastrechteVO nicht mehr ein. Die Beklagte sei folglich nicht gemäß Art. 5 Abs. 3 FluggastrechteVO von der Zahlungsver-

pflichtung befreit, da sie nach einer ersten Anfrage nicht weiter geprüft habe, ob die Störung beseitigt werden könne.

Das Gericht führte weiter aus, dass die in diesem Zusammenhang angenommene Verpflichtung, zusätzliche Mitarbeiter für die Organisation des Ersatzes ausgefallener Maschinen einzustellen, auch keine außergewöhnliche Belastung darstelle.

Die Beklagte meint hingegen, eine ständige Prüfung, ob die eingetretene Verspätung durch eine andere Maßnahme als die Reparatur beendet werden könne, sei nicht ihre Aufgabe. Dies sei auch unüblich, unpraktikabel und zudem wegen personeller Kapazitäten wirtschaftlich nicht darstellbar.

C. Kontext der Entscheidung

Welche Maßnahmen einem Luftfahrtunternehmen zuzumuten sind, um zu vermeiden, dass außergewöhnliche Umstände zu einer erheblichen Verspätung eines Fluges führen, ist stets einzelfallabhängig. Die Maßnahmen müssen für das Luftfahrtunternehmen jedoch in persönlicher, technischer und wirtschaftlicher Hinsicht tragbar sein (EuGH, Ur. v. 12.05.2011 - C-294/10 Rn. 40, 42 „Wallentin-Hermann/Alitalia“).

Zu Art und Umfang der in Betracht kommenden zumutbaren Maßnahmen hat der BGH in zwei Entscheidungen vom 12.06.2014 (X ZR 121/13 - MDR 2014, 1130 und X ZR 104/13) Stellung bezogen und dabei im Wesentlichen drei Grundsätze festgehalten:

Zunächst muss ein Luftfahrtunternehmen Vorkehrungen treffen, damit nicht bereits geringfügige Beeinträchtigungen dazu führen, dass es seinen vertraglichen Verpflichtungen nicht mehr nachkommen und der Flugplan nicht eingehalten werden kann.

Zusätzlich muss das Luftfahrtunternehmen, wenn eine Störung tatsächlich auftritt oder erkennbar aufzutreten droht, alle ihm in dieser Situation zu Verfügung stehenden Maßnahmen ergreifen, um nach Möglichkeit zu verhindern, dass diese zu einer Annullierung oder großen Verspätung führt.

Luftfahrtunternehmen sind jedoch nicht verpflichtet, ohne konkreten Anlass Vorkehrungen, wie etwa das Vorhalten von Ersatzflugzeugen, zu treffen, um mit den Folgen außergewöhnlicher Umstände umgehen zu können.

D. Auswirkungen für die Praxis

Die Entscheidung des AG Hannover dürfte mit dem bisherigen, höchstrichterlich festgeschriebenen Umfang der Verpflichtungen von Luftfahrtunternehmen im Zusammenhang mit zumutbaren Maßnahmen nicht in Einklang zu bringen sein. Das Urteil bürdet Luftfahrtunternehmen nicht hinnehmbare Lasten hinsichtlich des Umfangs der Prüfung zumutbarer Maßnahmen auf und entbehrt insofern jeder Grundlage. Soweit das AG Hannover die Auffassung vertritt, dass ein Luftfahrtunternehmen auch bei einer bereits entstandenen, nicht vermeidbaren großen Verspätung ständig weitere Maßnahmen prüfen müsse und der dreistündige Zeitraum, der für die Begründung von Ausgleichsansprüchen nötig ist, auch wieder zu laufen beginne, wenn bereits eine Verspätung von drei Stunden entstanden ist, kann dem nicht gefolgt werden.

Ist die große Verspätung von drei bzw. vier Stunden im Sinne der FluggastrechteVO erst einmal eingetreten, ist dies irreversibel. Selbst wenn das Luftfahrtunternehmen anschließend zumutbare Maßnahmen ergreift, wird die große Verspätung hierdurch nicht mehr vermieden. Insofern kann die Verspätung auch nicht, wie vom AG Hannover ausgeführt, „beendet“ werden. Die Maßnahmen bleiben jedenfalls im Hinblick auf die Vermeidung der Verspätung erfolglos.

Die Entscheidungen des BGH sind insoweit jedoch eindeutig: Die Zahlungspflicht besteht nicht, wenn die Annullierung bzw. Verspätung sich „auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären“. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass ein Luftfahrtunternehmen die zumutbaren Maßnahmen nur dann ergreifen muss, wenn dies zu einer Vermeidung der Verspätung führt. Von einer Verringerung der Verspätung ist hingegen nicht die Rede.

Dessen ungeachtet bleibt die Rechtsprechung des BGH insgesamt allerdings problematisch. Nach dem Wortlaut des Art. 5 Abs. 3 Fluggast-

rechteVO geht es einzig und allein um die Frage der Vermeidbarkeit des außergewöhnlichen Umstands, die Vermeidbarkeit einer Annullierung oder gar Verspätung regelt die Verordnung explizit nicht. Vielmehr handelt es sich hier um durch die Rechtsprechung entwickelte Tatbestandsmerkmale.

Die vom AG Hannover getroffene Unterscheidung war auch nicht das Ziel des Ordnungsgebers: Die Verspätungsrechtsprechung differenziert gerade nicht zwischen 5-stündiger und 14-stündiger Verspätung. Sobald die Schwelle von drei bzw. vier Stunden überschritten ist, wird angenommen, dass dies mit Unannehmlichkeiten verbunden ist, für die ein pauschaler Ausgleich erfolgen soll. Das weitere Ausmaß der Verspätung ist unbeachtlich. Die Betrachtungsweise des AG Hannover würde zu einer verfehlten Verschiebung des Verordnungszwecks führen: Im Vordergrund stünde nicht die Vermeidung von Unannehmlichkeiten für den Fluggast, sondern die Sanktionierung von Handlungen bzw. Unterlassungen der Luftfahrtunternehmen.

Den Ausführungen des AG Hannover ist auch insoweit nicht zu folgen, als das Gericht ausführt, es sei keine außergewöhnliche Belastung, wenn Mitarbeiter eingestellt würden, die organisieren, dass ausgefallene Maschinen ersetzt werden. Dies würde bedeuten, dass ein Luftfahrtunternehmen präventiv die Voraussetzungen dafür schaffen müsste, im Fall einer Störung zumutbare Maßnahmen ergreifen zu können. Dies würde das Maß des Zumutbaren übersteigen. Eine solche Verpflichtung lässt sich zudem weder aus dem Wortlaut der FluggastrechteVO ableiten, noch ist dies mit der Rechtsprechung des BGH zu den zumutbaren Maßnahmen vereinbar.

Dafür spricht auch die Wortwahl des Senats (BGH, Urt. v. 12.06.2014 - X ZR 121/13 - MDR 2014, 1130). Dort ist die Rede von „allen in dieser Situation zu Gebote stehenden Maßnahmen“. Maßgeblich ist danach, welche Ressourcen einem Luftfahrtunternehmen in dem Augenblick zur Verfügung stehen, da die Störung eintritt oder der drohende Eintritt erkennbar wird. Darauf, welche Mittel dem Luftfahrtunternehmen zur Verfügung hätten stehen können, kommt es hingegen nicht an.

Aus den beiden maßgeblichen Entscheidungen des BGH geht gerade hervor, dass ein Luftfahrtunternehmen nicht verpflichtet ist, ohne konkreten Anlass Vorkehrungen zu treffen, um den Folgen außergewöhnlicher Umstände begegnen zu können. Damit hat der Senat eine grundsätzliche Entscheidung dahingehend getroffen, dass die Pflicht von Luftfahrtunternehmen, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, erst einsetzt, wenn eine Beeinträchtigung bei der Umsetzung des Flugplans erkennbar wird oder auftritt. Der BGH hat explizit ausgeführt, dass ein präventives Vorhalten zusätzlichen Personals nicht erforderlich ist, da dies einen unwirtschaftlichen Aufwand erfordere, der letztlich über Beförderungspreise von den Verbrauchern zu tragen wäre und zudem Art. 5 Abs. 3 FluggastrechteVO seines Anwendungsbereichs berauben würde (BGH, Urt. v. 12.06.2014 - X ZR 121/13 Rn. 20).

Auch die Argumentation des Gerichts, seine Auslegung folge systematischen Erwägungen, da die FluggastrechteVO gerade einen möglichst hohen Schutz der Fluggastrechte gewähre, ist verfehlt. Das angestrebte hohe Schutzniveau soll laut BGH eben nicht durch erhöhte Anforderungen an die Organisation des Flugbetriebs erreicht werden, sondern dadurch, dass den Fluggästen ggf. Unterstützungsleistungen und Ausgleichszahlungen zustehen (BGH, Urt. v. 12.06.2014 - X ZR 121/13 Rn. 25).

5

Neuerungen in Zollverwaltung & Zollrecht in 2016: Gründung der Generalzolldirektion (GZD) und Geltung des Unionszollkodex (UZK)

von **Dr. Carsten Weerth**, BSc LL.M. M.A., Hauptzollamt Bremen, Lehrbeauftragter an der FOM Hochschule für Oekonomie und Management, Bremen

A. Überblick

Das Jahr 2016 startet mit vielen Veränderungen im Europäischen Zollrecht und der deutschen Zollverwaltung. Dieser kurze Beitrag gibt eine Über-

sicht über organisatorische und rechtliche Änderungen.

B. Generalzolldirektion (GZD)

Mit Wirkung vom 01.01.2016 wurde die Generalzolldirektion (GZD) als Bundesoberbehörde und oberste Zollbehörde mit Sitz in Bonn gegründet. In neun Direktionen werden die fachlichen Vorgaben der Zollverwaltung gestaltet. Die bisherigen Mittelbehörden – die Bundesfinanzdirektionen (BFD), das Bildungs- und Wissenschaftszentrum der Bundesfinanzverwaltung (BWZ) und das Zollkriminalamt (ZKA) – werden als Fachdirektionen eingegliedert. Die GZD hat einen Personalbestand von mehr als 7.000 Beschäftigten. Das operative Bewilligungs- und Abfertigungsgeschehen wird weiterhin von der Ortsebene mit den 43 Hauptzollämtern und den knapp 200 Zollämtern durchgeführt.

C. Unionszollkodex (UZK)

Der neue Unionszollkodex (VO (EU) Nr. 952/2013 - ABI EU 2013 Nr. L 269/1 (UZK)) und seine Ende Dezember 2015 veröffentlichten Durchführungsverordnungen UZK-DA (VO (EU) 2015/2446 - ABI EU 2015 Nr. L 343/1) und UZK-IA (VO (EU) 2015/2447 - ABI EU 2015 Nr. L 343/558) sowie der bislang nur als Entwurf vorliegende Übergangsrechtsakt (Transitional Delegated Act, TDA) bilden das neue EU-Zollrecht.

Das Inkrafttreten der neuen Vorschriften für den Unionszollkodex ist in Artikel 288 UZK geregelt. Zu unterscheiden ist dabei zwischen Inkrafttreten und Geltung. Der UZK ist am 30.10.2013 in Kraft getreten (Art. 287 UZK). Jedoch galten erst wenige Vorschriften ab diesem Zeitpunkt. Es galten nur die Vorschriften, die für die Schaffung der UZK-DVOen erforderlich waren. Art. 288 Abs. 2 UZK bestimmt die vollständige Geltung des UZK ab dem 01.05.2016.

Neben den UZK treten für das Unionszollrecht die beiden den UZK ergänzenden UZK-DVOen und der UZK-TDA. Die beiden UZK-DVOen – es handelt sich um den UZK-DA (VO (EU) 2015/2446) und den UZK-IA (VO (EU) 2015/2447) – gelten ab dem 01.05.2016. Der neben den drei Zollrechts-Verordnungen der EU tretende Übergangsrechtsakt (TDA) wurde Ende Dezember 2015 erstmals als Entwurf veröffentlicht und wird voraussichtlich im März oder April 2016 endgültig veröffentlicht.

Mit dem TDA werden bereits erste Änderungen des UZK-IA vorgenommen, noch bevor dieser vollständig Geltung erlangt hat. Gleichzeitig werden Übergangsregelungen geschaffen, mit denen zollrechtliche Vorschriften des aufgehobenen Zollkodex (VO (EWG) Nr. 2913/92) und der ZK-DVO (VO (EG) Nr. 2454/93) weiter gelten, um bestimmte Zollverfahren mit wirtschaftlicher Bedeutung ordnungsgemäß abzuschließen, Bewilligungen einen geordneten Übergang zu ermöglichen und IT-Verfahren, die technisch noch nicht verfügbar sind, mit alten Verfahren abzubilden.

Das EU-Zollrecht wird komplexer, unübersichtlicher und bleibt zahlreichen Änderungen unterworfen. Gleichzeitig gelten aufgrund des komplexen Umstellungsprozesses von Bewilligungen und der noch nicht vorliegenden IT-Verfahren umfangreiche Übergangsregelungen bis April 2019 (für Bewilligungen) und Ende 2020 (IT-Verfahren).

D. Praktische Bedeutung

Das Zollrecht und die Praxis der Zollabwicklung sind im Jahr 2016 umfassenden Änderungen unterworfen. Durch die Gründung der GZD werden viele Ansprechpartner auf GZD-Ebene geändert. Das BMF schiebt Aufgaben der Steuerung der Zollverwaltung ab. Die praktische Abwicklung der Zollverfahren durch die operativen Ortsbehörden – die 43 Hauptzollämter mit den Zollämtern – bleibt davon unberührt. Doch auch das EU-Zollrecht ändert sich umfassend. Der UZK hat am 01.05.2016 vollständige Geltung erlangt. Das EU-Zollrecht ist den größten Änderungen seit der Schaffung des Zollkodex 1992 unterworfen.

Anm. der Redaktion:

Der Beitrag stellt die persönliche Auffassung des Autors dar.

Herausgeber: **Deutsche Gesellschaft für Transportrecht e.V.** Erscheinungsdatum: 14.04.2016

Erscheinungsweise:
zweimonatlich

Bezugspreis:
10,- € monatlich
zzgl. MwSt.

2/2016

Inhaltsübersicht:

Anm. 1 Entgeltsicherung von griechischen Seeleuten bei Arbeitgeberinsolvenz ("Stroumpoulis")

Anmerkung zu EuGH, Urteil vom 25.02.2016, C-292/14
von Christian Darge, RA und Notar, FA für Arbeitsrecht und FA für Insolvenzrecht, Ahlers & Vogel, Bremen

Anm. 2 Fehlende Information des Frachtführers über zwischen Absender und Empfänger vereinbarte Sicherheitsbestimmungen

Anmerkung zu OLG München, Urteil vom 30.12.2015, 7 U 2492/15
von Carsten Vyvers, RA und FA für Transport- und Speditionsrecht

Anm. 3 Nächtlicher Diebstahl von EDV-Geräten aus auf Autohof abgestelltem LKW

Anmerkung zu OLG München, Urteil vom 28.10.2015, 7 U 4228/14
von Carsten Vyvers, RA und FA für Transport- und Speditionsrecht

Anm. 4 Fluggastrechteverordnung: Kein isolierter Auskunftsanspruch des Fluggastes auf Informationen über außergewöhnliche Umstände

Anmerkung zu AG Berlin-Charlottenburg, Urteil vom 17.12.2015, 218 C 234/15
von Ulrich Steppeler, RA, Arnecke Sibeth Siebold, Frankfurt am Main / Kamila Stroka, RA'in

Zitiervorschlag: Darge, jurisPR-TranspR 2/2016 Anm. 1
ISSN 2197-537X

1

Entgeltsicherung von griechischen Seeleuten bei Arbeitgeberinsolvenz ("Stroumpoulis")

Orientierungssatz zur Anmerkung:

Die Richtlinie 80/987/EWG des Rates vom 20.10.1980 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Schutz der Arbeitnehmer bei Zahlungsunfähigkeit des Arbeitgebers ist dahin auszulegen, dass - vorbehaltlich einer etwaigen Anwendung von Art. 1 Abs. 2 dieser Richtlinie - Seeleute, die in einem Mitgliedstaat wohnen und dort von einer Gesellschaft, die ihren satzungsmäßigen Sitz in einem Drittstaat, ihren tatsächlichen Sitz aber in diesem Mitgliedstaat hat, angeheuert wurden, um als Arbeitnehmer auf der Grundlage eines Arbeitsvertrages, der als anzuwendendes Recht das Recht des Drittstaats bestimmt, an Bord eines Kreuzfahrtschiffs zu arbeiten, das im Eigentum dieser Gesellschaft steht und die Flagge des Drittstaats führt, in der Lage sein müssen, den Schutz zu genießen, den die Richtlinie hinsichtlich ihrer nicht erfüllten Arbeitsentgeltansprüche vorsieht, die diese gegenüber dieser von einem Gericht des betreffenden Mitgliedstaats nach dessen Recht für zahlungsunfähig erklärten Gesellschaft haben.

Anmerkung zu EuGH, Urteil vom 25.02.2016, C-292/14

von **Christian Darge**, RA und Notar, FA für Arbeitsrecht und FA für Insolvenzrecht, Ahlers & Vogel, Bremen

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Der Ausgangspunkt des Sachverhalts liegt im Jahre 1994 (!). Mithin hat es über 20 Jahre gebraucht, um den Klägern zu ihrem Recht zu verhelfen.

Herr Stroumpoulis sowie sechs weitere griechische Seeleute, die in Griechenland wohnen, wurden im Juli 1994 in Griechenland von der Gesellschaft Panagia Malta mit satzungsmäßigem Sitz in Malta, welches seinerzeit noch nicht

zur Europäischen Union gehörte, angeheuert, um an Bord eines Kreuzfahrtschiffs zu arbeiten, das der Panagia Malta gehörte und die maltesische Flagge führte. Die Seeleute sollten das Schiff im Hinblick auf seine Vercharterung im Sommer 1994 ausrüsten. Die Arbeitsverträge sahen als anzuwendendes Recht das maltesische Recht vor. Die Vercharterung des Schiffes wurde schließlich annulliert, und die Seeleute wurden nicht entlohnt, so dass sie im Dezember 1994 die Auflösung ihrer Heuerverträge verlangten. Ein Gericht in Piräus verurteilte die Panagia Malta zur Zahlung des geschuldeten Arbeitsentgelts. Die Panagia Malta wurde allerdings in 1995 von einem anderen Gericht in Piräus für zahlungsunfähig erklärt. Die titulierten Forderungen der Seeleute konnten im anschließenden Konkursverfahren mangels Masse nicht befriedigt werden.

Die Seeleute wandten sich daher an die griechische Agentur für die Beschäftigung von Arbeitskräften, um den Schutz der Arbeitnehmer vor der Zahlungsunfähigkeit des Arbeitgebers in Anspruch zu nehmen. Dieser Schutz wurde ihnen verweigert, weil sie vom Geltungsbereich der Richtlinie 80/987 ausgenommen seien. Sie strebten 1999 zunächst vor dem Verwaltungsgericht Athen, nach Klageabweisung vor dem Verwaltungsberufungsgericht Athen ein Verfahren an, in dem sie die Haftung des griechischen Staates geltend machten, weil dieser den sich aus der Richtlinie ergebenden Schutz nicht sichergestellt habe. Das Verwaltungsberufungsgericht stellte in 2005 fest, dass die Panagia Malta ihren tatsächlichen Sitz in Griechenland gehabt habe, das Schiff unter einer Gefälligkeitsflagge gefahren sei und die Richtlinie daher anwendbar gewesen sei. Seiner Ansicht nach hatte es der griechische Staat schuldhaft unterlassen, Besatzungen von Hochseeschiffen den in der Richtlinie vorgesehenen Schutz zu garantieren. Es verurteilte daher den griechischen Staat, den Seeleuten einen den nicht erfüllten Arbeitsentgeltansprüchen entsprechenden Betrag zu zahlen. Die griechische Regierung legte ein Rechtsmittel beim griechischen Staatsrat ein.

Der griechische Staatsrat fragte den EuGH, ob die Richtlinie dahin auszulegen sei, dass Seeleuten, die in einem Mitgliedstaat wohnen und dort von einer Gesellschaft mit satzungsmäßigem Sitz in einem Drittstaat angeheuert werden, um an Bord eines die Flagge dieses Dritt-

staats führenden Schiffes zu arbeiten, der mit der Richtlinie eingeführte Schutz für die nicht erfüllten Arbeitsentgeltansprüche gewährt werden kann, die sie gegenüber dieser Gesellschaft haben.

Art. 1 Abs. 1 der Richtlinie 80/987 sah vor, dass sie für Ansprüche von Arbeitnehmern aus Arbeitsverträgen oder Arbeitsverhältnissen gegen Arbeitgeber gilt, die zahlungsunfähig i.S.d. Art. 2 Abs. 1 sind. Nach Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie gilt ein Arbeitgeber als zahlungsunfähig, wenn die Eröffnung eines nach den Vorschriften des betreffenden Mitgliedstaats vorgesehenen Verfahrens über das Vermögen des Arbeitgebers zur gemeinschaftlichen Befriedigung seiner Gläubiger beantragt worden ist, das die Berücksichtigung der in Art. 1 Abs. 1 genannten Ansprüche gestattet, und wenn die zuständige Behörde entweder die Eröffnung des Verfahrens beschlossen oder mangels Masse abgelehnt hat. Art. 3 Abs. 1 dieser Richtlinie sah vor, dass die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen zu treffen haben, damit Garantieeinrichtungen die Befriedigung der nicht erfüllten Ansprüche der Arbeitnehmer aus Arbeitsverträgen oder Arbeitsverhältnissen sicherstellen, die das Arbeitsentgelt für den vor einem bestimmten Zeitpunkt liegenden Zeitraum betreffen. In Deutschland hat dies beispielsweise in dem im SGB III geregelten Insolvenzgeld seinen Niederschlag gefunden.

Die Europäische Kommission hat in dem Verfahren argumentiert, dass diese Garantien den Klägern nur dann zugutekommen könnten, wenn sie ihre Tätigkeit auf griechischem Hoheitsgebiet ausgeübt hätten. Die Seeleute sollten ihre Tätigkeit jedoch auf dem Kreuzfahrtschiff auch außerhalb des Hoheitsgebiets ausüben. Die griechische Regierung brachte vor, die Flaggenführung eines Drittstaats sowie der satzungsmäßige Sitz des Arbeitgebers in diesem Drittstaat hätten zur Folge, dass die vorliegende Sachlage nicht in den räumlichen Geltungsbereich des Unionsrechts falle, da dieser sich nicht auf Drittstaaten erstrecke.

Diese Argumente beschied der EuGH jedoch abschlägig. Er stellte fest, dass die klagenden Seeleute nicht vom Geltungsbereich der Richtlinie ausgenommen seien und dass die Garantien ihrer Arbeitsentgeltansprüche unabhängig davon gelten, in welchen Meeresgewässern das Schiff schließlich fahren solle. Nach Auffassung des

EuGH hat der griechische Staat es zu Unrecht unterlassen, den Arbeitnehmern den durch das Unionsrecht gewährten Schutz zu garantieren. Die Richtlinie sei in einem Fall, in dem Seeleute, die in einem Mitgliedstaat wohnen und dort von einer Gesellschaft, die ihren tatsächlichen Sitz in diesem Mitgliedstaat habe, angeheuert werden, anzuwenden und gewähre diesen Seeleuten Schutz, wenn die Gesellschaft von einem Gericht dieses Mitgliedstaats nach dessen Recht für zahlungsunfähig erklärt worden sei, und zwar trotz des Umstands, dass die Gesellschaft ihren satzungsmäßigen Sitz in einem Drittstaat habe und die Seeleute auf der Grundlage eines dem Recht dieses Drittstaats unterliegenden Vertrags an Bord eines Kreuzfahrtschiffes arbeiten sollen, das der Gesellschaft gehöre und die Flagge des Drittstaats führe.

C. Kontext der Entscheidung

Mit dieser Entscheidung führt der EuGH seine Rechtsprechung fort, der zufolge die Richtlinie 80/987 eine soziale Zweckbestimmung hat, die darin besteht, allen Arbeitnehmern durch die Befriedigung nicht erfüllter Ansprüche aus Arbeitsverträgen oder Arbeitsverhältnissen, die sich auf Arbeitsentgelt für einen bestimmten Zeitraum beziehen, auf der Ebene der Union einen Mindestschutz bei Zahlungsunfähigkeit des Arbeitgebers zu garantieren (vgl. EuGH, UrT. v. 10.07.1997 - C-373/95 „Maso“; EuGH, UrT. v. 11.09.2003 - C-201/01 „Walcher“; EuGH, UrT. v. 05.11.2014 - C-311/13 „Tümer“). In diesem Zusammenhang hat der EuGH wiederholt darauf hingewiesen, dass die Arbeitsentgeltansprüche für die Betroffenen naturgemäß von sehr großer Bedeutung sind (vgl. EuGH, UrT. v. 16.07.2009 - C-69/08 „Visciano“, m.w.N.). Nach der Rechtsprechung des EuGH fällt eine Person in den Anwendungsbereich der Richtlinie 80/987, wenn sie zum einen nach nationalem Recht die Arbeitnehmereigenschaft besitzt und zum anderen der Arbeitgeber zahlungsunfähig i.S.v. Art. 2 der Richtlinie ist (vgl. in diesem Sinne EuGH, UrT. v. 19.11.1991 - C-6/90 und C-9/90 „Francovich u.a.“). Ferner zieht der EuGH mit dieser Entscheidung eine Linie in Abgrenzung zu seiner Rechtsprechung aus den Urteilen „Mosbæk“ (EuGH, UrT. v. 17.09.1997 - C-117/96), „Everson und Barrass“ (EuGH, UrT. v. 16.12.1999 - C-198/98) sowie „Poulsen und Diva Navigation“ (EuGH, UrT. v. 24.11.1992 - C-286/90) unter Verweis auf die Entscheidungen

„Visciano“ (EuGH, Urt. v. 16.07.2009 - C-69/08) und „Bakker“ (EuGH, Urt. v. 07.06.2012 - C-106/11), wonach es in einem Fall wie dem vorliegenden nicht darauf ankommt, wo das Schiff registriert war, welches Recht auf die Tätigkeit der Besatzung anzuwenden ist und in welchem Hoheitsgewässern das Schiff unterwegs sein sollte. Kurz gesagt, kommt es nach der Rechtsprechung des EuGH für die Beachtung der Garantien aus der besagte Richtlinie nur darauf an, dass nach dem nationalen Recht des Mitgliedstaates ein Konkurs- oder Insolvenzverfahren über das Vermögen des betreffenden Arbeitgebers beantragt und eröffnet oder mangels Masse abgelehnt worden ist, und der betreffende Arbeitnehmer in diesem Verfahren seine Ansprüche insbesondere auf Arbeitsentgelt geltend machen konnte. Alles andere ist in diesem Kontext unbeachtlich.

D. Auswirkungen für die Praxis

Auch wenn die Richtlinie 80/987/EWG zwischenzeitlich durch die in wesentlichen Teilen identische Richtlinie 2008/94/EG ersetzt wurde, zeigt die Entscheidung des EuGH, dass es in Bezug auf die Durchsetzung der Arbeitnehmerschutzrechte weniger darauf ankommt, wie sich die formalen rechtlichen Anknüpfungspunkte darstellen, sondern vielmehr darauf, unter welchen tatsächlichen Gegebenheiten das Arbeitsverhältnis zustande gekommen ist und letztlich gelebt wurde. Diese Entscheidung lässt sich nicht auf den Schifffahrtsbereich beschränken, sondern ist auch für das Landtransportgewerbe von Bedeutung. Immer dann, wenn Arbeitnehmer und Arbeitgeber jedenfalls faktisch ihren Sitz in einem Mitgliedstaat haben, können die Mechanismen der Arbeitnehmerschutzrichtlinien greifen. Allerdings ist die Effektivität dieser Richtlinien, bei einer derart langen Prozessdauer, wie vorliegend, zu bezweifeln.

2

Fehlende Information des Frachtführers über zwischen Absender und Empfänger vereinbarte Sicherheitsbestimmungen

Orientierungssätze zur Anmerkung:

1. Ist die Ware (hier: Knabbergebäck) in luftdichten Beuteln verpackt und darüber hin-

aus auf folienverpackten Paletten gestaut, ist das Anbringen einer Plombe am Auflieger nicht zwingend erforderlich.

2. Solch eine Pflicht zur Verplombung beim Transport von Lebensmitteln ergibt sich nicht aus den einschlägigen nationalen oder europäischen lebensmittelrechtlichen Vorschriften.

3. Das bloße Fehlen einer vom Absender ohne Absprache mit dem Frachtführer angebrachten Plombe berechtigt den Empfänger daher nicht dazu, die Annahme der Sendung zulasten des Frachtführers zu verweigern.

4. Ein Anspruch auf Schadensersatz gegen den Frachtführer wegen des Entfernens der Plombe und der hieraus resultierenden Annahmeverweigerung der Sendung durch den Empfänger steht dem Absender nicht zu.

5. Behauptet der Anspruchsteller, das Fehlen der Plombe habe zu einer Wertlosigkeit der Sendung geführt, kann er im Falle der verzögerten Rückführung der Sendung wegen fehlender Kausalität keinen Schadensersatzanspruch gegen den Frachtführer mehr geltend machen.

Anmerkung zu OLG München, Urteil vom 30.12.2015, 7 U 2492/15

von **Carsten Vyvers**, RA und FA für Transport- und Speditionsrecht

A. Problemstellung

Der Transport von Lebensmitteln unterliegt oftmals sehr strengen Transport- und Hygienevorschriften. Über die Absprachen, die zwischen Verkäufer (Absender) und Käufer (Empfänger) der Ware getroffen wurden, bleibt jedoch häufig der Frachtführer mangels Einblicks in die kaufvertraglichen Vereinbarungen im Ungewissen. Welche Folgen es hat, wenn der Absender mit dem Empfänger vereinbarte Sicherheitsbestimmungen nicht an den Frachtführer weitergibt, war Gegenstand der vorliegenden Entscheidung.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Der beklagte Frachtführer war damit beauftragt, Knabbergebäck vom deutschen Produzenten zum italienischen Händler zu befördern. Ein von Absender und Frachtführer unterschriebener Frachtbrief lag nicht vor; der Auflieger wurde ohne Rücksprache mit dem Frachtführer verplombt. Die Verplombung geschah offensichtlich aufgrund einer Sicherheitsabrede zwischen Absender und Empfänger. Bei Ankunft des Transportes wurden zwar keine Schäden an der Sendung festgestellt, jedoch bemängelte der Empfänger das Fehlen der Plombe und verweigerte daher die Annahme der Sendung. Aus Sicht des Absenders war die Sendung damit nicht mehr verkaufsfähig und daher wertlos geworden. Er beauftragte den Frachtführer mit der Rückführung der Sendung nach Deutschland, um diese dort zu vernichten. Der Frachtführer verweigerte die Rückführung zunächst wegen noch offener Frachtforderungen aus diesem und anderen Transporten und lieferte die Ware daher erst mit ca. einer Woche Verspätung wieder an. Die Ware wurde vernichtet.

Der Absender erhob Klage auf Schadensersatz, welcher vom LG München I in voller Höhe stattgegeben worden war. Dabei stützte sich der Absender auf zwei Pflichtverletzungen des Frachtführers, nämlich die Entfernung der Plombe sowie die verzögerte Rückführung der Sendung. Da die Sendung – vom Fehlen der Plombe abgesehen – keine Mängel aufgewiesen hatte, argumentierte der Anspruchsteller mit angeblichen Verstößen gegen lebensmittelrechtliche Vorschriften. Der Senat verneinte eine Pflicht zur Verwendung von Plomben auf solch einer Grundlage. Weshalb die Plombe entfernt wurde, ob der Fahrer hieran ggf. sogar ein berechtigtes Interesse hatte, indem er beispielsweise vor Fahrtantritt die Ladungssicherheit kontrollierte oder sich während des Transportes davon überzeugen wollte, ergibt sich aus dem Urteil nicht. Jedenfalls führte die Entfernung der Plombe, über deren Bedeutung der Frachtführer nicht aufgeklärt wurde und deren Anbringung er nicht zugestimmt hatte, nicht dazu, dass ihm ein irgendwie geartetes Fehlverhalten hinsichtlich der Annahmeverweigerung vorgeworfen werden konnte. Besteht keine gesetzliche oder vertragliche Pflicht zur Verwendung einer Plombe, kann man nach Auffassung des Se-

nates dem Frachtführer folglich auch deren Entfernung nicht zum Vorwurf machen.

Unterstellt, der Vortrag des Anspruchstellers zur durch Entfernung der Plombe entstandenen Wertlosigkeit der Ware ist richtig, kann ein späteres Fehlverhalten des Frachtführers nicht mehr als Schadensursache herangezogen werden. Ein Anspruch auf Schadensersatz wegen der verzögerten Rücklieferung schied damit ebenfalls aus.

C. Auswirkungen für die Praxis

Lebensmittelsicherheit ist ein sensibles Thema und soll nicht verharmlost werden. Es zeigt sich jedoch an der vorliegenden Entscheidung, dass der Absender, welcher sein Gut am besten kennt, die hieraus resultierenden Informations- und Aufklärungspflichten gegenüber dem Frachtführer vollständig erfüllen muss, um im möglichen Schadensfall nicht auf seinen Ansprüchen sitzen zu bleiben. Hierzu gehört auch und insbesondere die Weitergabe mit dem Empfänger vereinbarter Sicherheitsvorschriften, wenn diese für den Frachtführer relevant sind.

3

Nächtlicher Diebstahl von EDV-Geräten aus auf Autohof abgestelltem LKW

Leitsätze:

1. Zwar ist anerkannt, dass ein vorsätzlicher Verstoß gegen vereinbarte Sicherheitsanforderungen je nach den Umständen vorsatzgleiches Verschulden i.S.d. Art. 29 CMR begründen kann (vgl. BGH v. 30.09.2010 - I ZR 39/09).

2. Handelt es sich jedoch bei den zwischen den Parteien vereinbarten Sicherheitsrichtlinien, die das Abstellen an einem "unbeaufsichtigten Ort" untersagen und das Nutzen "beaufsichtigter Plätze" gebieten, um Allgemeine Geschäftsbedingungen der Versenderin, gehen aufgrund unklarer Formulierungen in der Richtlinie beruhende Auslegungszweifel darüber, was unter beaufsichtigtem Platz zu verstehen ist, zu Lasten der Verwenderin.

3. Das schlichte nächtliche Parken auf einem Autohof an einer deutschen Autobahn begründet die Annahme eines vorsatzgleichen Verschuldens auch dann nicht, wenn zum Transport leicht absetzbare Güter wie vorliegend EDV-Geräte gehören.

Orientierungssatz zur Anmerkung:

Die Nichtweitergabe von mit der Versenderin vereinbarten Sicherheitsbestimmungen durch den beauftragten Spediteur an den eingesetzten Frachtführer führt nicht zu einem Wegfall der Haftungsbegrenzungen, wenn die Sicherheitsbestimmungen, wie oben dargelegt, unwirksam sind.

Anmerkung zu OLG München, Urteil vom 28.10.2015, 7 U 4228/14

von **Carsten Vyvers**, RA und FA für Transport- und Speditionsrecht

A. Problemstellung

Sendungsverluste aus LKW, während der Fahrer seine gesetzlich vorgeschriebene Ruhezeit verbringt, haben in letzter Zeit eine Vielzahl von Gerichten beschäftigt (vgl. OLG Celle, Urte. v. 11.12.2014 - 11 U 160/14, m. Anm. Kichhof, jurisPR-TranspR 5/2015 Anm. 2; LG Stuttgart, Urte. v. 15.12.2014 - 37 O 4/14 KfH, m. Anm. Vyvers; OLG Hamburg, Urte. v. 26.06.2014 - 6 U 172/12, m. Anm. Vyvers, jurisPR-TranspR 3/2015 Anm. 2). Die Bewertung, ob der Frachtführer sich in solch einem Fall auf Haftungsbegrenzungen berufen könne oder nicht, geschah indes nicht immer einheitlich.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Verstößt der Frachtführer während der Transportdurchführung gegen etwaige, mit dem Absender vereinbarte Sicherheitsvorkehrungen, wurde dieser Verstoß allein in der Vergangenheit mitunter bereits als grobes Organisationsverschulden gewertet (BGH, Urte. v. 30.09.2010 - I ZR 39/09). Das OLG München hat die vorliegende Entscheidung nun zum Anlass genom-

men, Regeln für die Auslegung solcher Sicherheitsanforderungen aufzustellen.

Zwischen der Versenderin und dem Spediteur, welcher den Transport zu organisieren hatte, bestand eine Rahmenvereinbarung in englischer Sprache, welche die Transportdurchführung näher definierte. Dabei hatten die Parteien sich ursprünglich auch mit der Frage beschäftigt, wie in bestimmten Fallkonstellationen die Auflieger zu sichern seien und welche Anforderungen die Stellplätze erfüllen sollten. In diesem Zusammenhang wurden auch Unterscheidungen zwischen Werktagen auf der einen Seite sowie Wochenenden und gesetzlichen Feiertagen auf der anderen Seite getroffen. Ein Abstellen auf „unbeaufsichtigten Orten“ sollte dabei – von wenigen Ausnahmen abgesehen – vermieden werden. Was genau unter einem „unbeaufsichtigten bzw. beaufsichtigten Ort“ zu verstehen sei, wurde jedoch nicht festgelegt. Die Parteien beabsichtigten vielmehr, dies zu einem späteren Zeitpunkt genauer zu definieren. Solch eine Definition unterblieb jedoch.

Im konkreten Schadensfall hatte die Klägerin in erster Instanz behauptet, ein Teil der Sendung sei entwendet worden, als sich das Fahrzeug auf einem Autohof befunden habe und der Fahrer im Fahrzeug seine Nachtruhe verbrachte. Dieses Vorbringen hat das OLG München dann auch seiner Entscheidung zugrunde gelegt und in zweiter Instanz neu vorgebrachte Spekulationen der Klägerin über andere, mögliche Schadensorte als verspätet zurückgewiesen.

Zur Bewertung der Frage, ob die Parteien wirksam eine Einigung über die bei einem Transport zu beachtenden Sicherheitsvorkehrungen zu treffen hatten, hat das Oberlandesgericht eine Auslegung der hierfür einschlägigen Bedingungen aus der Rahmenvereinbarung vorgenommen. Unstreitig war dabei, dass diese von der Versenderin gestellt und von dieser zur mehrfachen Verwendung vorgesehen waren. Der Senat durfte die Klausel daher anhand des AGB-Rechts prüfen. Die Übersetzung ins Deutsche zeigte dabei, dass es in der englischen Fassung bereits Ungereimtheiten gegeben hat; es genügte in bestimmten Fällen nicht, dass „der Fahrer im Anhänger (!) verbleibe“, welche zulasten des Klauselerstellers gewertet wurden. Wie bereits erwähnt, hatten die Parteien eine genaue Definition, was unter einem „beaufsichtigten Ort“ zu verstehen sei, nicht getrof-

fen. Unabhängig von der Frage, ob mangels Einigung hierüber gar ein Dissens vorliege, stellte das Oberlandesgericht fest, dass eine Pause auf einem belebten Autohof jedenfalls den Begriff des beaufsichtigten Ortes erfüllen könne. Auf die Nichtweitergabe der Sicherheitsanforderungen an den ausführenden Frachtführer kam es damit nicht mehr an, da es offensichtlich an der Kausalität der Nichtweitergabe für den eingetretenen Schaden fehlte bzw. nach der oben beschriebenen Auslegung man zumindest keinen Verstoß gegen die Sicherheitsvorschriften feststellen konnte. Eine leichtfertige Schadensverursachung wurde daher verneint.

C. Kontext der Entscheidung

Wie eingangs erwähnt, scheint sich das Thema „Entwendung während der Nachtruhe“ aktuell wieder zu einem „Dauerbrenner“ zu entwickeln. Interessant – und nach Auffassung des Autors vollkommen richtig – sind auch noch die Ausführungen des Senates, wonach es die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten konterkarieren würde, wenn man vom Fahrer verlangen würde, sich in regelmäßigen Abständen zu versichern, dass die Sendung noch auf dem Fahrzeug vorhanden ist. Mit diesen Ausführungen hat der Senat sich – vermutlich unbewusst – deutlich vom oben erwähnten Urteil des OLG Celle distanziert, welche diese Frage noch genau im umgekehrten Sinne beantwortet hatte.

D. Auswirkungen für die Praxis

Auch wenn es „en vogue“ sein mag, Verträge zwischen zwei deutschen Unternehmen nicht mehr in deutscher Sprache zu verfassen, sondern auch in solchen Fällen auf die englische Sprache zurückzugreifen, um ggf. den internationalen Charakter des Vertragswerkes zu betonen, zeigt die vorliegende Entscheidung, welche Tücken solch ein Vertragsschluss in einer fremden Sprache mit sich bringen kann. Abgesehen davon, dass nur in den allerwenigsten Fällen englischsprachige Dokumente vom Gericht ohne Vorlage einer Übersetzung anerkannt werden (und somit die Prozesskosten nicht unerheblich steigen können, wenn eine Übersetzung durch einen gerichtlich bestellten und vereidigten Übersetzer notwendig wird), steigt allein durch die Übersetzung das Risiko der Interpretationsfähigkeit solcher Klauseln; mitunter,

ohne dass dies den Verhandlungspartnern bewusst sein mag, wenn diese jeweils für sich den Vertrag am Rechner überprüfen und hiernach mit Kommentaren oder Änderungen versehen an den anderen Part zurückschicken. Ob die ursprünglichen Verfasser der Klausel beispielsweise tatsächlich den Fahrer im Anhänger schlafen lassen wollten, darf stark bezweifelt werden. Vermutlich haben sie den Widersinn dieser Formulierung, welcher bei Verwendung der deutschen Sprache vermutlich viel schneller aufgefallen wäre, gar nicht gesehen. Es dürfte sich daher empfehlen, in solchen Fällen genauere Definitionen vorzunehmen oder auf die nicht zwingend notwendige Verwendung der englischen Sprache zu verzichten.

4

Fluggastrechteverordnung: Kein isolierter Auskunftsanspruch des Fluggastes auf Informationen über außergewöhnliche Umstände

Orientierungssatz zur Anmerkung:

Passagieren, die die Fluggesellschaft wegen einer Verspätung auf Ausgleichszahlungen nach Art. 7 VO (EG) Nr. 261/2004 in Anspruch nehmen wollen, steht nach Treu und Glauben kein Auskunftsanspruch hinsichtlich der Verspätungsgründe zu.

Anmerkung zu AG Berlin-Charlottenburg, Urteil vom 17.12.2015, 218 C 234/15

von **Ulrich Steppeler**, RA, Arnecke Sibeth Siebold, Frankfurt am Main / **Kamila Stroka**, RA'in

A. Problemstellung

Wenn Flüge verspätet durchgeführt oder annulliert werden, stehen den Passagieren unter Umständen Ausgleichszahlungen nach Art. 7 der VO (EG) Nr. 261/2004 zu. Solche Ansprüche sind allerdings dann gemäß Art. 5 Abs. 3 der Fluggastrechteverordnung ausgeschlossen, wenn die Verspätung oder Annullierung auf außergewöhnlichen Umständen beruht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn

die Fluggesellschaft alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen hätte.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob Fluggäste einen isolierten Auskunftsanspruch über die Verspätungs- oder Annullierungsgründe gegen das Luftfahrtunternehmen besitzen oder ob es vertretbar ist, dass sie das Risiko einer Zahlungsklage zu tragen haben.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Die Beklagte beförderte den Kläger auf einem Flug von Stuttgart nach Palma de Mallorca aufgrund eines entsprechenden Vertrages. Der Flug landete mit einer Verspätung von ca. 6 1/2 Stunden in Palma de Mallorca.

Der Kläger hat die Beklagte daraufhin vorprozessual zur Zahlung einer Ausgleichsleistung nach Art. 7 der Fluggastrechteverordnung aufgefordert. Die Beklagte hat dies mit der Begründung abgelehnt, die Verspätung sei durch einen „Vogelschlag“ verursacht worden, beruhe mithin auf einem außergewöhnlichen Umstand. Der Kläger behauptet, eine Flugbegleiterin habe ihm während des Fluges mitgeteilt, es habe an einer einsatzfähigen Crew gefehlt.

Der Kläger beantragte, die Beklagte zur Auskunft hinsichtlich der Art, des Zeitpunkts und des Erkennens des außergewöhnlichen Umstands auf dem streitgegenständlichen Flug zu verurteilen. Aus seiner Sicht stehe ihm dieser Auskunftsanspruch nach Treu und Glauben zu, da er sonst das Fehlen von Exkulpationsgründen nur ins Blaue hinein behaupten könne und das Risiko einer unbegründeten Zahlungsklage tragen müsse.

Das AG Berlin-Charlottenburg erachtete die zulässige Klage als unbegründet und wies diese vollumfänglich ab.

Das Gericht führte aus, dass der Kläger zwar das erforderliche Rechtsschutzbedürfnis für das Erheben der isolierten Auskunftsklage habe, die Klage aber nicht begründet sei, weil der Kläger keinen Anspruch auf die begehrte Auskunft gegen die Beklagte habe.

Nachvollziehbar begründete das AG Berlin-Charlottenburg die Entscheidung damit, dass der Kläger die begehrten Informationen vorlie-

gend nicht dazu benötige, eine schlüssige Klage zu erheben. Für die reine Schlüssigkeit einer Zahlungsklage müsse er nur zum Gegenstand des Vertrages, der Beförderung, Entfernung und Verspätung vortragen. Dies sei ihm ohne weiteres möglich.

Aus Treu und Glauben lasse sich aber eben kein Anspruch dahingehend ableiten, dass der Kläger bereits im Vorfeld von der Beklagten detaillierte Informationen zum Verteidigungsvorbringen erhalte und damit das Prozessrisiko auf die Beklagte abwälze.

Etwas anderes ergebe sich auch nicht aus dem Rechtsgedanken, der eine wettbewerbsrechtliche Antwortpflicht im Falle von Abmahnungen annimmt.

C. Kontext der Entscheidung

Der BGH hat in seiner Entscheidung vom 06.02.2007 (X ZR 117/04) entschieden und in ständiger Rechtsprechung seitdem konsequent weitergeführt, dass nach Treu und Glauben dem Anspruchsberechtigten ein Auskunftsanspruch zuzubilligen sei, wenn die zwischen den Parteien bestehenden Rechtsbeziehungen es mit sich bringen, dass der Anspruchsberechtigte in entschuldbarer Weise über das Bestehen oder den Umfang seines Rechts im Ungewissen ist, und wenn der Verpflichtete in der Lage ist, unschwer die zur Beseitigung dieser Ungewissheit erforderliche Auskunft zu erteilen. Dabei begründet allerdings die Tatsache, dass eine Partei Informationen besitzt, die für die andere Partei bedeutsam sind, keine Auskunftspflicht (vgl. Palandt, BGB, § 242 Rn. 5).

Dem AG Berlin-Charlottenburg ist zuzustimmen, dass sich mit der ständigen Rechtsprechung des BGH vorliegend kein Auskunftsanspruch begründen ließe, der über die für die Schlüssigkeit der Klage notwendigen Informationen hinausgehe. Aus dem Leitsatz des BGH geht hervor, dass es dem Schuldner dann zumutbar ist, die Auskunft zu erteilen, wenn sie für die Darlegung der für den Grund und die Höhe des Hauptanspruchs wesentlichen Umstände notwendig ist. Dies ist vorliegend nicht der Fall.

Hinzu kommt im vorliegenden Fall die Tatsache, dass die Beklagte bereits vorprozessual den außergewöhnlichen Grund offengelegt hatte.

D. Auswirkungen für die Praxis

Im Ergebnis ist die Entscheidung zu begrüßen, und es bleibt zu hoffen, dass sich diese Ansicht durchsetzen kann. Das AG Rüsselsheim hatte in einer Entscheidung vom 20.01.2015 (3 C 3644/14 (31) - RRa 2015, 87) zu einem vergleichbaren Fall den Auskunftsanspruch aufgrund von Treu und Glauben, § 242 BGB, bejaht. Dort hatte die Beklagte allerdings nur pauschal auf das Vorliegen eines außergewöhnlichen Umstandes verwiesen, ohne diesen näher zu benennen. Der vorliegende Fall zeigt allerdings, dass auch die konkrete vorprozessuale Auskunft über den Verspätungsgrund den Fluggast nicht davon abhält, Klage zu erheben. Daher würde es zu unverhältnismäßig hohen Verpflichtungen der Fluggesellschaft führen, wenn diese verpflichtet wäre, dem Fluggast weitergehende Detailauskünfte zu erteilen und ihm somit das Prozessrisiko abzunehmen, soweit er alle Informationen hat, um eine Zahlungsklage zu erheben.