

Rundschreiben SP 077/2017

Hamburg, den 20. April 2017
ts

An unsere Mitglieder!
- Geschäftsleitung -

Demurrage fees und Bills of Lading

Sehr geehrte Damen und Herren,

vermutlich hat sich jeder von Ihnen schon einmal darüber geärgert, wenn er Wochen oder sogar Monate nach einer Verschiffung die Nachricht von der Reederei erhält, dass ein Container im Empfangshafen nicht oder nicht rechtzeitig vom Empfänger abgenommen worden ist.

Die Hintergründe dafür sind durchaus vielfältig: Mal verweigert der im Konnossement bezeichnete Empfänger die Abnahme, etwa wegen Zahlungsproblemen oder sonstiger Streitigkeiten mit seinem Vertragspartner z.B. über Preise, Qualität, Liefertermine, mal verkauft der Absender das Gut während der Schiffsreise an einen anderen Empfänger, sodass die Papiere geändert werden müssen und es hierbei zu Verzögerungen kommt. Oder die örtlichen Behörden, insbesondere der Zoll, beanstanden die Papiere oder das Gut bei der Einfuhr, sodass der Container nicht abgefertigt wird und zwischengelagert werden muss. Eine weitere Konstellation umfasst Fälle, in welchem der Empfänger den Container zwar abnimmt, diesen jedoch nicht zeitnah zurückführt.

In all diesen Fällen steht der als Absender auftretende Spediteur, sei er nun Erstspediteur oder nachfolgender, regelmäßig „zwischen Baum und Borke“. Eine Einflussnahme auf die Erledigung der Probleme vor Ort ist für ihn regelmäßig schwierig, meist sogar unmöglich. Ein Einwirken auf den Empfänger über seinen Auftraggeber ist oftmals nur begrenzt durchführbar oder geschäftspolitisch unerwünscht.

Und während die Zeit ins Land geht, tickt die Uhr: Die Reederei berechnet in solchen Fällen nach Ablauf einer bestimmten, wenige Tage umfassenden freien Zeit „Demurrage“-Gebühren in durchaus signifikanter Höhe. Hinzu kommen in den Fällen einer Lagerung im Terminalbereich (mangels Verzollung) nicht unerhebliche Lagergelder und sonstige lokale Kosten. Bei umfangreichen oder schwierigen Fällen laufen somit recht schnell Kosten im oftmals sechsstelligen Bereich auf.

Unser Bremer Schwesterverband (VBSp) hat in seinem aktuellen Rundschreiben 85/17 über einen Artikel in der Zeitschrift FIATA Review Nr. 110 aus dem Dezember

2015 berichtet, in welchem Umfang Containerlinienreedereien Demurrage fees berechnen dürfen.

Ein **englisches Gericht** hatte hierzu ein Urteil gefällt. In dem behandelten Rechtsstreit wurden 35 Container mit Baumwolle im Bestimmungshafen Chittagong nicht abgenommen. Dem Shipper wurden über einen Zeitraum von dreieinhalb Jahren Demurrage fees in Höhe von über 1 Mill. US-Dollar berechnet. Die Höhe überstieg den Warenwert um das Zehnfache.

Das Gericht stellte zunächst fest, dass die im Konnossement aufgeführte Klausel zur Berechnung von Demurrage fees die Reederei nicht dazu verpflichtete, selbst Maßnahmen zur Schadensminderung zu ergreifen.

Auf der anderen Seite sei ein wesentlicher Vertragsbruch festzustellen, nachdem deutlich geworden sei, dass eine Rücklieferung der Leercontainer nicht möglich war. Ab diesem Zeitpunkt sei der Shipper laut dem Urteil des englischen Gerichts nicht mehr verpflichtet gewesen, die weiter aufgelaufenen Demurrage fees zu zahlen und die Reederei habe kein Recht mehr gehabt, weiter Demurrage fees zu berechnen.

Der britische Spediteurverband BIFA (British International Freight Association) kommentiert, dass dieses Urteil auch auf andere Fälle anwendbar sei. Ein Spediteur oder Shipper brauche Demurrage fees nicht zu zahlen, die über einen Zeitraum von drei Monaten hinaus berechnet würden.

Die BIFA stellt allerdings auch fest, dass derartige Fälle sehr komplex seien. Zunächst müsse festgestellt werden, wer verantwortlich für die Zahlung der Demurrage fees sei. Außerdem sei zu entscheiden, in welcher Summe die Demurrage fees rechtlich noch erlaubt seien. Wenn auch die Regelungen zur Berechnung von Demurrage fees in den allermeisten Konnossementen ähnlich geregelt seien, so könnten doch je nach Jurisdiktion Unterschiede in deren Auslegung auftreten. Die BIFA empfiehlt deshalb abschließend dringend, rechtlichen Beistand einzuschalten, wenn Demurrage fees abgelehnt werden sollen, die über einen Zeitraum von drei Monaten hinaus berechnet werden.

Der Artikel der FIATA Review Nr. 110 vom Dezember 2015 kann im internen Bereich unserer Website als PDF-Dokument abgerufen werden unter: www.vhsp.de ⇒ Intern ⇒ Rundschreiben ⇒ SP ⇒ 2017.

Für den internen Bereich der Homepage (www.vhsp.de) benötigen Sie ein Passwort. Falls Ihnen dieses nicht vorliegen sollte, können Sie dieses über Herrn Jakubaschk (E-Mail: jakubaschk@vhsp.de) anfordern.

Wie ist aber die Situation nach deutschem Recht zu beurteilen?

Ausführlichere Gedanken darüber hat sich Herr Rechtsanwalt Frank Geissler von der Anwaltskanzlei [Grimme & Partner](http://www.grimme-partner.de), Hamburg, gemacht, der uns freundlicherweise seine Zustimmung gegeben hat, Ihnen seine nachfolgenden Ausführungen zur Kenntnis zu bringen:

Rechtlich betrachtet, haftet dabei der frachtvertragliche und / oder im B/L verzeichnete Absender („consignor“) bei Anwendung deutschen Sachrechts gemäß §§ 491, 492 HGB, § 670 BGB für alle Aufwendungen des carriers, welche sich daraus ergeben, dass dieser aufgrund von Weisungen des Absenders oder Empfängers Maßnahmen durchführt bzw. mangels solchen (durchführbaren) Weisungen nach eigenem Ermessen Maßnahmen zur Erhaltung des Gutes trifft.

Die hierbei entstehenden Demurrage- und Detention-Kosten sowie Lagergelder und lokale Kosten werden dabei regelmäßig als sachdienlich angesehen.

Deren Höhe muss sich anhand wirksam einbezogener Tarife des carriers bzw. dritter Dienstleister wie z.B. Lagerhalter oder Terminalbetreiber ergeben, oder ansonsten ortsüblich und angemessen sein. Hinsichtlich des zu berechnenden Zeitraumes gibt es grundsätzlich keine Obergrenze.

Zwar wird verschiedentlich vorgeschlagen, eine solche Maximierung dort anzusetzen, wo der Wiederbeschaffungswert eines handelsüblichen Containers der entsprechenden Kategorie überschritten wird, ggf. mit einem gewissen Zuschlag. Argument hierfür ist, dass sich der wirtschaftliche Wert der Nutzungsmöglichkeit eines Containers maximal auf diese Beträge beläuft, da der Carrier ja zur Ersatzbeschaffung in der Lage ist und andernfalls unberechtigt bereichert wäre.

Veröffentlichte Rechtsprechung zu diesem Themenkomplex findet sich im deutschsprachigen Rechtsraum leider soweit ersichtlich bislang keine.

Eine entsprechende Anwendung der o.g. Entscheidungsgrundsätze des englischen Gerichts auch im deutschen Rechtsraum erscheint durchaus denkbar. Vermutlich würde man hier eher mit einer Schadensminderungspflicht des Carriers und den Grundsätzen von Treu und Glauben argumentieren.

Verschiedene Seefrachtführer sehen in ihren AGB sog. „total loss“ Erklärungen des Auftraggebers vor. Danach wird diesem ein vereinbarter (Zeit-)wert des Containers bei Ausübung dieser Option in Rechnung gestellt und nach diesem Termin keine weiteren Demurrage- / oder Detention-Forderungen erhoben. Da die Rechtsentwicklung hierzu nicht vorsehbar ist, kann dem betroffenen Auftraggeber in solcher Situation nur angeraten werden, seinerseits zügig dem Carrier ein solches Angebot zu unterbreiten.

Dies spätestens, wenn sich eine einvernehmliche Lösung nicht abzeichnet. Zuvor sind natürlich Absender und Empfänger unter Fristsetzung – am besten mehrfach – zur Verfügung über das Gut und ggf. Beseitigung der Hindernisse aufzufordern.

Mit freundlichen Grüßen

VEREIN HAMBURGER SPEDITEURE E. V.



St. Saß
GESCHÄFTSFÜHRER



Th. Schröder
REFERATSLEITER