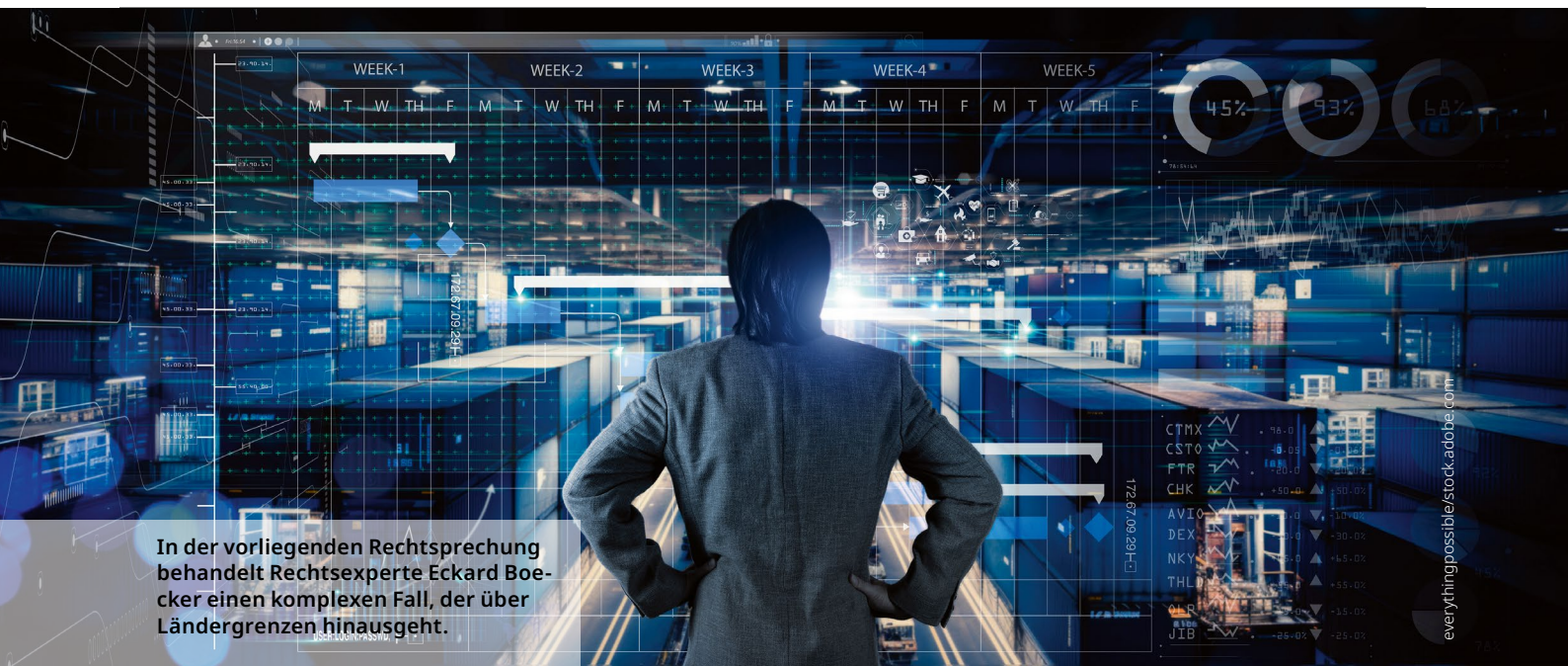




In der vorliegenden Rechtsprechung behandelt Rechtsexperte Eckard Boecker einen komplexen Fall, der über Ländergrenzen hinausgeht.

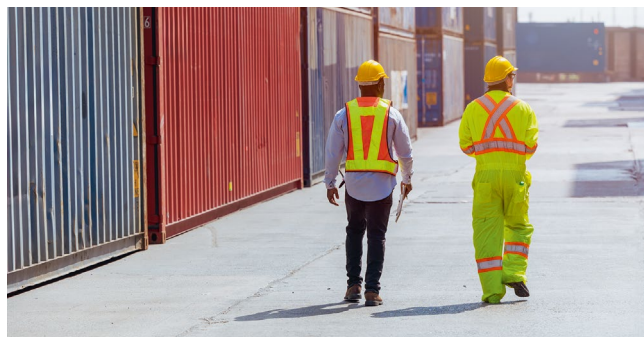
Aktuelle Rechtsprechung

Der in der Rechtsprechung behandelte Seefrachtführer erhielt auch ohne Vertrag vollen Kostenerstattungsanspruch gegenüber dem Empfänger. Letzterer konnte sich mit seiner Argumentation, dass er für die im Terminal verursachten Kosten nicht erstattungspflichtig sei, nicht durchsetzen.

Der Fall: der Absender „I. Co. Ltd.“ beauftragte eine Reederei, 86 zusammengelegte Leercontainer – sogenannte „Flats“ – auf dem Seeweg von „K.“ nach „R.“ zu transportieren, um sie an den Empfänger mit Sitz in Deutschland nach Löschung im Bestimmungshafen zu liefern. Für den Seefrachttransport wurde ein Seefrachtbrief ausgestellt, in dem der Empfänger auch als Empfänger benannt wurde. Der Empfänger beauftragte seinen Bahnspediteur, die Zustellung zum Empfangsort sicher zu stellen. Dazu kam es jedoch nicht, denn nachdem die Flats auf die Bahnwagen verladen wurden, stellte sich heraus, dass ein Bahntransport laut Empfänger undurchführbar gewesen wäre. Aus diesem Grund wurden die Flats vom Bahnspediteur zum Hafenterminal rücktransportiert.

Am 1. Juni 2021 hatte der Empfänger erneut die Freistellung der Flats beantragt, um sie per Binnenschiff zum Empfänger zu transportieren. Die Freistellung erfolgte noch am selben Tag. Die Flats wurden jedoch erst vollständig am 21. Juni 2021 auf die Binnenschiffe verladen. Zwischen der späteren Klägerin zu 1 bestand ein Agenturvertrag. Die Klägerinnen verklagten den Empfänger beim Landgericht (LG) auf Zahlung der am Terminal angefallenen Kosten in Höhe von 68.311,46 Euro. Denn der Empfänger weigerte sich, zu zahlen. Die Klägerinnen hatten die Auffassung vertreten, dass der Empfänger zur Zahlung aller lokalen Kosten verpflichtet gewesen sei. Dies argumentierten sie auf der Grundlage § 494 Absatz 2 und 3 Handelsgesetzbuch (HGB). Weiter waren sie der Auffassung, dass der Empfänger jederzeit in der Lage gewesen sei, die Tarifkosten für Lagerung

und Handling der Flats über die Internetseite der Reedereiagentur heruntergeladen zu können. Dagegen bestritt der beklagte Empfänger die angefallenen Kosten der Höhe nach, die außerdem unüblich seien. Insbesondere bestritt er, für die angefallenen Lagergelder am Hafenterminal vor und nach der erneuten Freistellung der Flats eintreten zu müssen. Darüber hinaus argumentierte er, dass die angefallenen Kosten für Detention und Demurrage vom Absender der Flats zu zahlen seien. Auch seien etwaige Ansprüche bereits bei Klageeinreichung verjährt gewesen. Der Beklagte war der Überzeugung, dass eventuelle Ansprüche des Seefrachtführers nach französischem Recht „nicht dargelegt“ wurden.



Die angefallenen Lagerkosten im Terminal sorgten für Auseinandersetzungen unter den Beteiligten.

Die Urteile: Das LG entschied, dass die Klägerin zu 1 den Empfänger wegen fehlender Prozessbefugnis nicht verklagen könne. Allerdings folgte es der Klage des Seefrachtführers. Der Empfänger legte Berufung beim Oberlandesgericht (OLG) Hamm ein, das am 21. November 2024 den Beschluss fasste, die Berufung abzuweisen, da sie nach § 522 Absatz 2 Zivilprozessordnung keine Chance auf Erfolg gehabt hätte (AZ: 18 U 105/24).

Der Tenor: Der Empfänger ist verpflichtet gewesen, dem Seefrachtführer die verursachten Kosten für die Zwischeneinlagerungen und dem Handling am Terminal der Flats - ohne Abzüge - zu bezahlen. Allerdings ergänzte das OLG, dass die rechtliche Grundlage für die Kostenersatzungspflicht sich nicht aus dem geschlossenen Seetransportvertrag zwischen der Befrachterin und dem Seefrachtführer sowie aus dem wahrscheinlich insofern „ergänzend anzuwendenden wohl französischen Recht“ ergebe. Denn es sei nicht erkennbar, dass die Empfängerin Vertragspartei dieses Transportvertrages wurde. Es sei auch nicht erkennbar, dass aus diesem Vertrag Verpflichtungen zulasten der Empfängerin begründet wurden. Aus der Regelung Nr. „2022“ der Seefrachtbrief-Bedingungen, bei der es um Kosten für „Demurrage“ beziehungsweise „Detention“ geht, lasse sich eine entsprechende Zahlungsverpflichtung des Empfängers in der Form eines Schuldners zudem nicht herleiten. Das OLG stellte fest, dass es sich bei den eingeklagten Kosten nicht um „Detention“ oder „Demurrage“ handelte. Allerdings könne sich der Seefrachtführer erfolgreich auf den § 491 Absatz 2 und 3 HGB berufen, denn er habe auf dieser Grundlage einen Kostenersatzungsanspruch gegenüber dem beklagten Empfänger.

Das OLG nahm Bezug auf die am 27. Mai 2021 vom Empfänger veranlasste Instruktion, dass der Seefrachtführer die Flats erneut zwischenlagern sollte. Dass Vorstehendes vom Empfänger beauftragten Spediteur gegenüber dem Seefrachtführer kommuniziert worden war, ändere nichts an der erteilten Weisung. Die erteilte Instruktion führte zu zusätzlichen operativen Aufwendungen, für die der Empfänger vergütungspflichtig geworden war. Dies autonom vom geschlossenen Seetransportvertrag. Zur weiteren rechtlichen Einordnung bestätigte das OLG, dass für die - gemäß erteilter Weisung des Empfängers - ergriffenen Handlungen des Seefrachtführers „ein außervertragliches Schuldverhältnis ohne Auftrag“ nach Artikel II Rom-II-VO begründet sei. Dass deutsches Recht zu Recht anzuwenden sei, begründete das OLG mit Artikel II Absatz 3 Rom-II-VO. Denn sowohl der Seefrachtführer als auch der Empfänger pflegten keinen „gemeinsamen gewöhnlichen“ Aufenthaltsort und unterhielten keine vertragliche Beziehung. Danach sei entscheidend, dass das Recht des Staats anzuwenden sei, in dem die „Geschäftsführung“ erfolgte, so das OLG in seiner weiteren Beschlussbegründung.

Das Berufungsgericht begründete detailliert, warum der Vergütungsanspruch für das Handling der Flats sowie die Ein- und Auslagerungstätigkeiten am Terminal im Zielhafen ebenfalls der Höhe nach in Gänze berechtigt gewesen sei, die der Empfänger in seiner Verteidigungsschrift ebenfalls angegriffen habe.

Der Seefrachtführer habe die bestehenden Tarife „zutreffend angewandt“. Darüber hinaus gebe es keine Anzeichen dafür, dass die Entgeltsätze als sittenwidrig nach § 138 Absatz 1 Bürgerliches Gesetzbuch einzuordnen seien. Zu den berech-

neten Kosten von täglich 70 Euro je „Bundle“ (Bündel) für die ersten acht Tage, gemessen ab dem 27. Mai 2021, kamen 140 Euro je Bündel für die anschließenden fünf Tage hinzu. Die Kosten stiegen weiter für die nächsten fünf Tage auf 210 Euro je Bündel und Tag. Danach kletterten sie auf 280 Euro für die weiteren acht Lagertage je Bündel und Tag. Im Ergebnis seien „die Grenzen der Üblichkeit“ bei der Kostenberechnung nicht überschritten worden, so das OLG. Zu diesem Ergebnis kam das OLG, nachdem es die Tarife anderer Kaibetriebe im Internet verglichen hatte.

In seiner abschließenden Begründung ging das OLG auch auf den Verjährungseinwand des Empfängers ein und begründete seine Rechtsauffassung, dass dieser keinen Bestand habe, wie folgt: Der Anspruch sei nicht verjährt, selbst wenn man auf die einjährige Frist des § 605 HGB abstelle. Die Klage war am 20.6.2022 eingereicht worden, das letzte Bündel wurde am 21. Juni 2021, am Tag des Verjährungsbeginns nach § 607 HGB, abgeliefert. Der Anspruch sei auch nicht verjährt, wenn eine Ladung, wie hier geschehen, nach und nach ausgeliefert wird. Stattdessen ist der Verjährungsbeginn, wie in einem solchen Fall, nach 439 Absatz 2 Satz 1 HGB erst zu bemessen, nachdem die gesamten Flats ausgeliefert wurden. Etwas anderes sei nur dann anzunehmen, wenn der Lagerhalter oder der Frachtführer zu erkennen gäben, den Lager- beziehungsweise Frachtvertrag mit einer Teilablieferung an den Empfänger als erfüllt zu betrachten.

Eckhard Boecker

Anzeige



IHR SPEZIALIST

FÜR TECHNISCHE VERSICHERUNGEN
UND TRANSPORTVERSICHERUNGEN.



www.allianz-esa.de

Allianz  **Esa**